

Deutschland € 14,95 - Österreich € 16,00 - Schweiz CHF 29,90

Kompletter deutscher Text!
Complete English text!

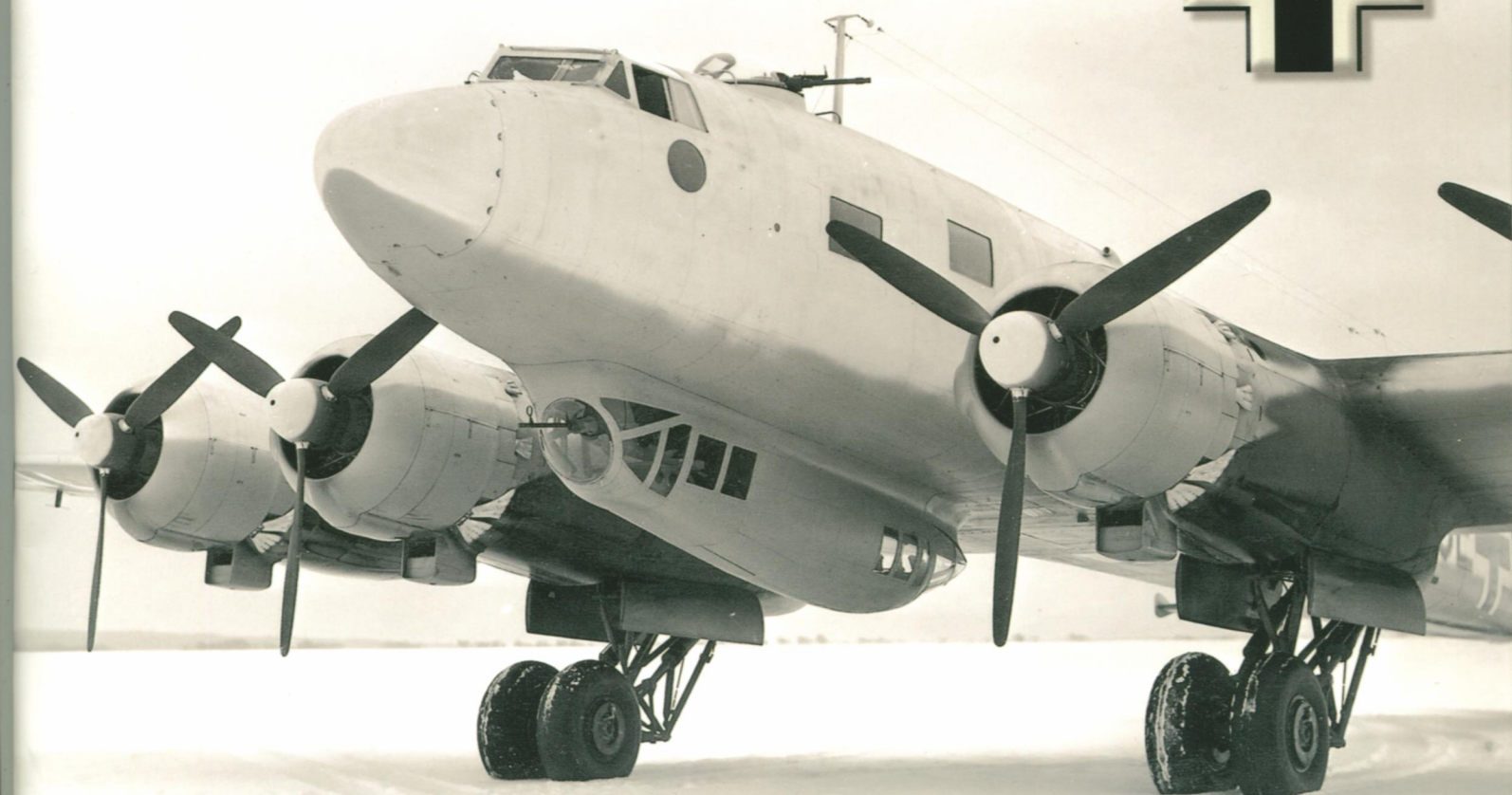
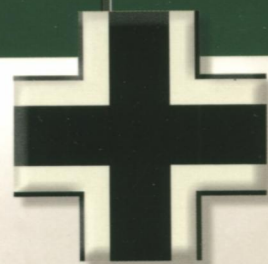
World War II Combat Aircraft Photo Archive

ADC 006

Focke-Wulf Fw 200

“Condor”

“Teil 1 – Luftverkehr, Transport und Schulung”
»Part 1 – Airline Service, Transport and Training



[AirDOC]
Aircraft Documentations

Günther Ott

Focke-Wulf Fw 200 C-3, D-AABR „Rheinland“, Lufthansa, Germany 1939



Danish Air Lines



Fliegerstaffel des Führers (F.d.F.)



4./KGz. z.b.V. 107



RLM 04



RLM 23



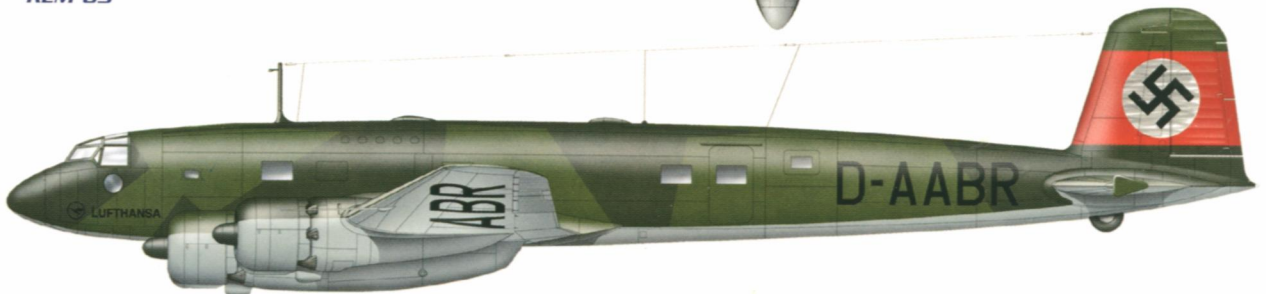
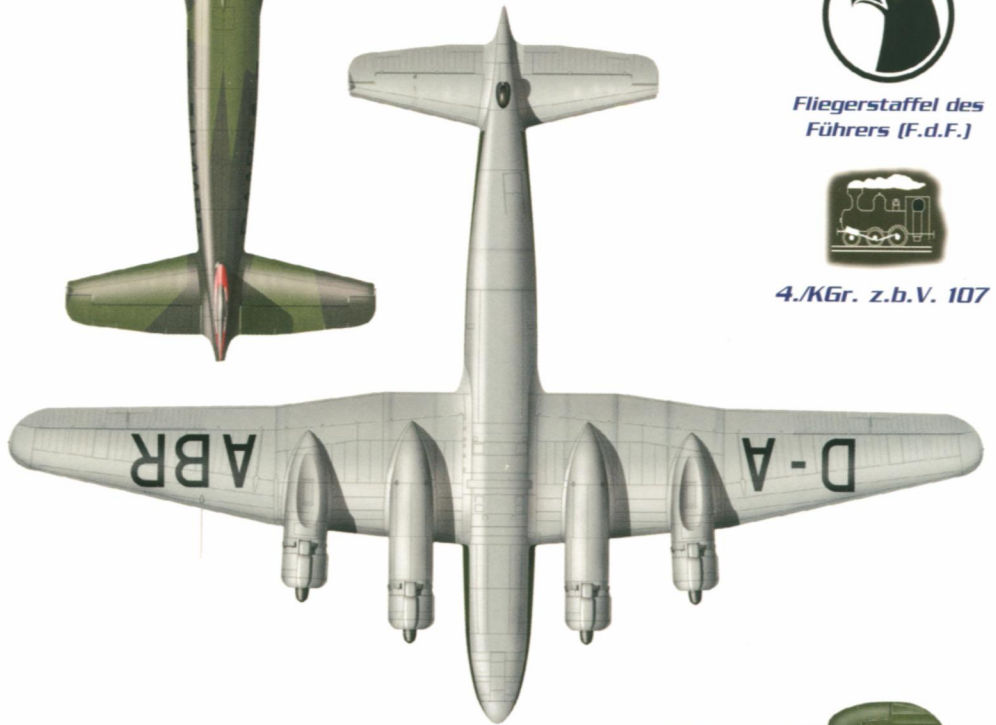
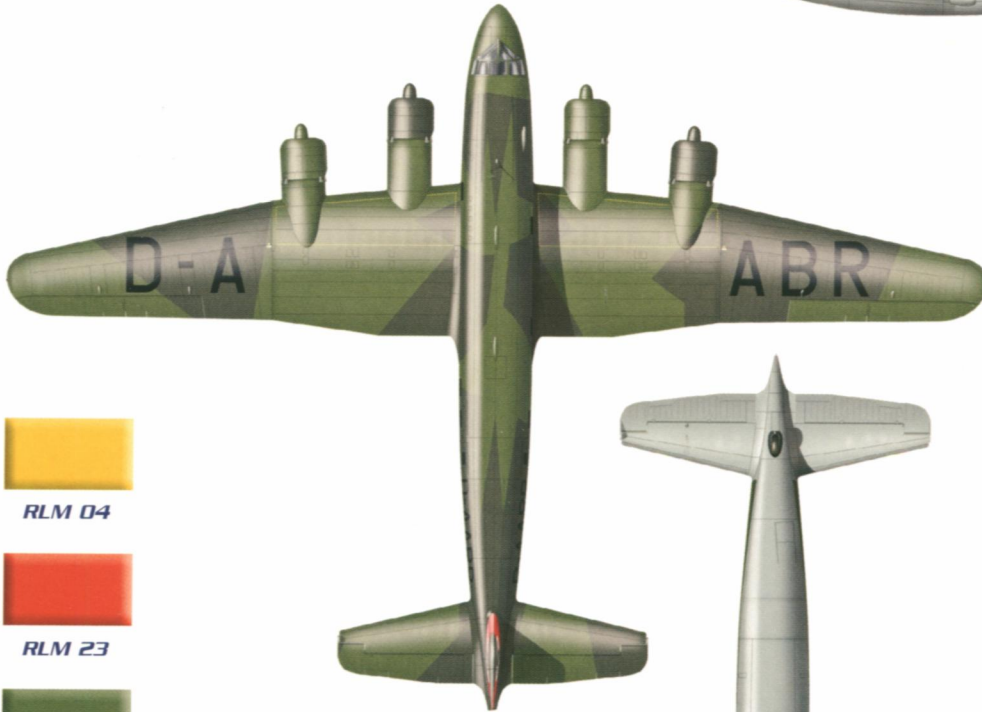
RLM 71



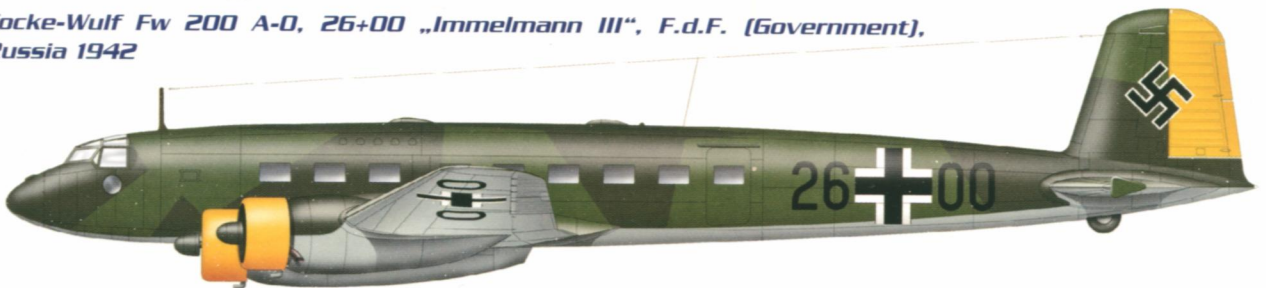
RLM 70



RLM 65



Focke-Wulf Fw 200 A-0, 26+00 „Immelmann III“, F.d.F. (Government), Russia 1942



AirDOC – Aircraft Documentations

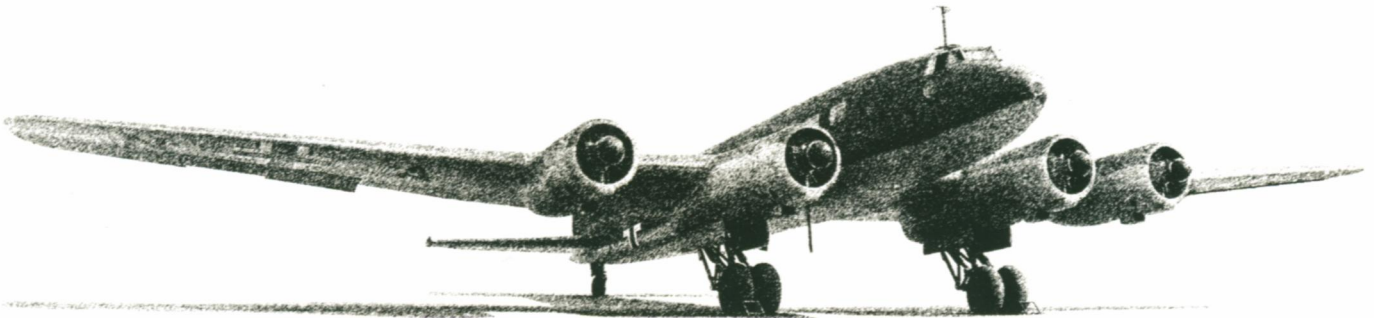
World War II Combat Aircraft Photo Archive ADC 006

Focke-Wulf

Fw 200 „Condor“

“Teil 1 – Luftverkehr, Transport und Schulung”
»Part 1 – Airline Service, Transport and Training«

Günther Ott (ADL)



All rights reserved – alle Rechte vorbehalten.

Published by:

[AirDOC]
Aircraft Documentations

Am Weichselgarten 5 – 91058 Erlangen – Germany
e-mail: andreasklein@airdoc.eu

No parts of this work may be reproduced or used in any form or by any means – graphical, electronical or mechanical, including photocopying or information storage and retrieval systems – without written permission from the copyright holder.

Kein Nachdruck, Fotokopie oder Vervielfältigung des Werks schriftlich, graphisch, auf elektronischem Wege, für das Internet oder in irgendeiner anderen Form, in Teilen oder im Ganzen, ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages und des Verfassers.

Printed in Germany by Laub GmbH & Co. KG – Elztal-Dallau

Copyright© Günther Ott 2007

ISBN 978-3-935687-45-1

We are interested in hearing from authors with book suggestions on related topics.
Wir hören gerne von Autoren mit fertigen Manuskripten oder Buchideen.



Fw 200 „Condor“

English

On August 11, 1938, sensational news went around the world: for the first time a land-based airliner had flown non-stop across the North Atlantic from Berlin to New York. The aircraft, the Fw 200 D-ACON piloted by Flugkapitän Dipl.-Ing. Alfred Henke, had flown the distance of 6,371 km between Berlin-Staaken and Floyd Bennett Field, New York, in 24 hours, 36 minutes and 12 seconds – a new record.

Despite this success it should be noted, the Condor had not been designed from the outset as a long range aircraft for the transoceanic routes. After the necessary modifications for the record flight, the aircraft was not much more than a flying fuel tank, without any payload carrying capability. For the scheduled airline traffic to overseas destinations at that time the Lufthansa (DLH) relied solely on flying boats. The reason for the development of the Fw 200 had primarily been the concern that the German airline with its fleet of Ju 52s would soon no longer be competitive within European routes.

The development of airliners had virtually been halted in Germany after 1933. The military rearmament programs received top priority. Only those projects with military application had a chance for further development. The Do 17, He 111 and Ju 86 were all aircraft with an acceptable performance but only limited passenger comfort. Since October 1933, Lufthansa had the prospect of another option, the four-engined Ju 89 V3. But it came with the same restriction, that it would be the adaptation of the bomber version for the airline service. All decisions were made by the Reichsluftfahrtministerium (RLM).

In the United States the situation in the airliner industry was completely different. Without bureaucratic or military restraints industry and airlines worked closely together building larger numbers of the Douglas DC-2 and the more capable DC-3. Soon these elegant twin-engined airliners would be seen at European airports – along with the trimotor Ju 52. There was evidence in the USA that the five largest airlines were about to participate in the development of a long range four-engined Douglas aircraft, the DC-4. After the experience with the DC-3 this type was expected to appear in Europe within two years, i.e. in 1938. Facing emerging competition in the European airline industry and supposedly also to avert an inevitable loss of prestige, the RLM finally agreed to initiate the development of a pure airliner. During February 1936, the task was formulated in its definitive form by the development group of the RLM and issued to the industry.

Focke-Wulf Flugzeugbau GmbH in Bremen was only renowned for its production of smaller aircraft of mixed construction (fabrique and metal). Until 1933, a number of the single-engined commercial „Möwe“ aircraft (A 17, A 29 und A 38) had been delivered to Lufthansa. Apart from types built under license own aircraft only comprised the trainers Fw 44 and Fw 58. At that stage the design office for the first time started to work on aircraft designed in full-metal, the idea was to compete with the Messerschmitt's Bf 109 and Bf 110. Up to then, the company had limited success in this field. So the under utilized capacities in Bremen may have prompted the RLM to task Focke-Wulf with the development of a modern all-metal airliner. Kurt Tank, technical director and chief designer of the company since 1933, was able to draw

Deutsch

Am 11. August 1938 ging eine sensationelle Nachricht um die Welt: Erstmals hatte ein Landverkehrsflugzeug den Nordatlantik im Nonstop-Flug von Berlin nach New York überquert. Das Flugzeug, die Fw 200 V1 D-ACON „Condor“ unter Führung von Flugkapitän Dipl.-Ing. Alfred Henke, hatte die Strecke von 6.371 km zwischen den Flugplätzen Berlin-Staaken und Floyd Bennett Field in einer Flugzeit von genau 24 Stunden, 36 Minuten und 12 Sekunden zurückgelegt – Weltrekord!

Trotz dieses großartigen Erfolges ist jedoch festzuhalten, dass der Condor nicht von vornherein als Langstreckenflugzeug für den Transozeanverkehr entwickelt worden war. Nach den notwendigen Umbauten für den Rekordflug war das Flugzeug nichts anderes als ein „fliegender Benzintank“ ohne irgendwelche Nutzlastkapazität. Für den planmäßigen Flugbetrieb nach Übersee setzte die Lufthansa (DLH) damals allein auf das Flugboot. Den Anstoß zur Entwicklung der Fw 200 hatte vor allem die Sorge gegeben, dass die deutsche Fluggesellschaft mit ihrer Ju 52 Flotte im europäischen Luftverkehr bald nicht mehr konkurrenzfähig sein könnte.

Von 1933 an war die Entwicklung von Verkehrsflugzeugen in Deutschland praktisch abgerissen. Die militärische Rüstung erhielt absoluten Vorrang, und in jener Zeit hatten nur noch Projekte eine Chance, die sich vor allem für die Verwendung als Kampfflugzeuge eigneten. Genannt seien hier Do 17, He 111 und Ju 86, ausnahmslos Flugzeuge mit akzeptablen Leistungen aber nur bescheidenem Passagierkomfort. Zwar hatte die Lufthansa seit Oktober 1933 mit der Entwicklung der Ju 89 V3 auch ein viermotoriges Muster in Aussicht und somit noch ein weiteres Eisen im Feuer, aber mit der gleichen Einschränkung, dass es lediglich eine Adaption der Bomberausführung für Verkehrszwecke sein würde. Alle Entscheidungen traf das Reichsluftfahrtministerium (RLM).

Ganz anders war die Situation im Verkehrsflugzeugbau der Vereinigten Staaten. In enger Zusammenarbeit mit den Fluggesellschaften, ohne bürokratische oder militärische Hemmnisse, entstanden dort in großer Stückzahl die Douglas DC-2 und die noch leistungsfähigere DC-3. Auf den europäischen Flughäfen waren diese eleganten Verkehrsflugzeuge bald ebenso häufig wie die Ju 52/3m anzutreffen. Aus den USA gab es Hinweise, dass sich dort die fünf größten Fluggesellschaften an der Entwicklung eines viermotorigen Douglas-Flugzeuges, der DC-4, beteiligen wollten. Nach den Erfahrungen mit der DC-3 würde dieses Muster in etwa zwei Jahren, also spätestens 1938, auch in Europa auftauchen. Im Hinblick auf die sich damit abzeichnende Verschärfung der Konkurrenzsituation im europäischen Luftverkehr und wohl auch zur Abwendung eines sonst unausweichlich drohenden Prestigeverlustes, fand sich das RLM um die Jahreswende 1935/1936 endlich bereit, die Entwicklung eines reinen Verkehrsflugzeuges zu veranlassen. Im Februar 1936 wurde die Aufgabenstellung bei der Entwicklungsgruppe des RLM abschließend formuliert und an die Industrie weitergegeben.

Die Focke-Wulf Flugzeugbau GmbH in Bremen hatte sich bis dahin nur einen Namen mit der Herstellung von Flugzeugen in Gemischtbauweise gemacht und bis 1933 eine Anzahl von kleineren, einmotorigen Verkehrsflugzeugen des Typs „Möwe“ (A 17, A 29 und A 38) an die Lufthansa geliefert. Neben Lizenzbauten standen an eigenen Konstruktionen nur Schulflugzeuge Fw 44 und Fw 58 auf dem Fertigungsprogramm, während sich das Entwurfsbüro bei der Entwicklung von Konkurrenzmustern zur Bf 109 und Bf 110 erstmals mit der Ganzmetallbauweise beschäftigte. Ergebnisse oder gar Erfolge konnte das Werk auf diesem Gebiet noch nicht vorweisen. So dürfte wohl die geringe Auslastung der Kapazitäten in Bremen bei den Verantwortlichen des RLM den Ausschlag



on his former experience when working for the Rohrbach Metall-Flugzeugbau GmbH.

By January 19, 1936, Bremen was informed about the RLM's request for proposals as work had already started on the demanding project. Even the first two Werknummern (construction numbers), 2000 and 2484, were assigned at this early stage. In its tasking order received during February 1936, the RLM responded to the Lufthansa requirements for the development of a fast, four-engined airliner to carry 25 passengers and a crew of four including one cabin attendant. BMW 132 G engines were specified and it was expected to attain a range of 1,200 km at a speed of 300 km/h. If a promising design could be shown, the company would receive an order to build two prototypes. On July 9, 1936, Focke-Wulf supplied the RLM with its tender No. 760 and on August 13, 1936, the Ministry issued a preliminary notice for the development and construction of two aircraft. The new type was to carry the name "Condor" and the RLM issued the out of sequence type designation of Fw 200.

The design team led by Wilhelm Basemir started its work immediately and progress in the workshop was steady. On September 6, 1937, the prototype Fw 200 V1 took-off on its maiden flight at Bremen, with Kurt Tank and Hans Sander at the controls.

Also the work on the second prototype, Werknummer 2482, progressed rapidly. On October 27, 1937, it was structurally complete and on November 27, 1937, both prototypes were publicly revealed at Lufthansa's Berlin-Tempelhof base. By year's end, Fw 200 V1, now registered D-AERE, had made about 90 flights and V2 D-AETA reached 60.

To increase the speed of development, Focke-Wulf was instructed by DLH on April 5, 1937, to procure the material for three more Fw 200, with the aim of introducing the type to fly on the European route network by the summer of 1938. For these aircraft the Werknummern 2893-2895 were reserved. Lufthansa was obliged to purchase these aircraft only if the two prototypes actually achieved the promised performance. This was good news as production examples had been ordered before the prototype was completed. The situation looked promising for Lufthansa when it ordered, on December 9, 1937, another three Fw 200 (W.Nr. 2993-2995). Possible production examples would commence with the construction number W.Nr. 2996.

The overlapping of the flight tests of the two prototypes with the construction of the six pre-series aircraft led to the situation where results of the evaluation would be incorporated into assembly. The first series aircraft (S1), Werknummer 2893 D-ADHR "Saarland" was also the first aircraft completed to the definitive Fw 200 A-0 version. The proof of correctness of the carried-out design-changes, for instance the modified sweep of the outer wings, could only be demonstrated in reality on this A-0 series aircraft as V1 and V2 were only modified later.

The V1 commenced its 200 hours of evaluation with the DLH at Staaken on February 6, 1938, as D-AERE "Brandenburg", but on February 28, 1938, it was returned to the manufacturer for modifications. V2 D-AETA "Westfalen" started route-proofing flights with Lufthansa on May 6, 1938. It was to promote the aircraft, as eight sold aircraft - in addition to Lufthansa, the Danish airline DDL, had ordered two Fw 200 aircraft (W.Nr. 2894 and 2993 from the original DLH order) on March 5, 1938.

With the not yet delivered S1 D-ADHR "Saarland" Kurt Tank wanted to fly the route Berlin-Cairo-Berlin in 24 hours and was to announce the flight as a distance

dafür gegeben haben, ausgerechnet Focke-Wulf mit der Entwicklung eines modernen Ganzmetall-Verkehrsflugzeuges zu betrauen. Kurt Tank, seit 1933 Technischer Direktor und Chefkonstrukteur des Flugzeugwerkes, konnte allerdings auf einschlägige Erfahrungen aus seiner früheren Tätigkeit bei der Rohrbach Metall-Flugzeugbau GmbH zurückgreifen.

In Bremen war man anscheinend schon mindestens seit dem 19. Januar 1936 über die beabsichtigte RLM-Ausschreibung informiert und hatte bereits begonnen, sich mit dem anspruchsvollen Projekt zu beschäftigen. Selbst die Festlegung der ersten beiden Werknummern, 2000 und 2484, erfolgte bereits zu diesem frühen Zeitpunkt. In seiner Aufgabenstellung vom Februar 1936 hatte das RLM, entsprechend den Forderungen der Lufthansa, die Entwicklung eines viermotorigen Schnellverkehrs-Flugzeuges für 25 Fluggäste und vier Mann Besatzung einschließlich eines Stewards vorgesehen. Als Motoren waren BMW 132 G festgelegt, mit denen eine Reichweite von 1.200 km bei einer Reisegeschwindigkeit von mindestens 300 km/h erwartet wurde. Dem Flugzeugwerk war im Falle eines brauchbaren Entwurfes der Bauauftrag für zwei Musterflugzeuge in Aussicht gestellt.

Am 09. Juli 1936 reichte Focke-Wulf sein Angebot Nr. 760 beim RLM ein, und am 13. August 1936 erteilte das Ministerium einen Vorbescheid über die Entwicklung und den Bau von zwei Flugzeugen. Beim RLM war für das neue Flugzeugmuster, das den Namen „Condor“ tragen sollte, außer der Reihe die Typennummer Fw 200 zugeteilt worden. Das Konstruktionsteam unter Wilhelm Basemir ging zügig an die Arbeit, und auch die Werkstattarbeiten kamen gut voran. Am 06. September 1937 war es so weit; unter Führung von Kurt Tank und Flugbaumeister Hans Sander startete die Fw 200 V1 in Bremen zu ihrem ersten Flug. Auch die Arbeiten am zweiten Musterflugzeug, der Werknummer 2482, wurden vorangetrieben. Am 27. Oktober 1937 erfolgte die Rohbauabnahme und bereits am 27. November 1937 wurden die beiden Prototypen bei der Lufthansa in Berlin-Tempelhof gemeinsam der Öffentlichkeit präsentiert. Bis zum Jahresende waren die Fw 200 V1, die inzwischen das Eintragungszeichen D-AERE erhalten hatte, zu etwa 90 und die V2 D-AETA zu etwa 60 Werkflügen gestartet.

Allein der Einsatz dieser beiden Prototypen im Sommer 1938 konnte der DLH nicht genügen. Deshalb wurde Focke-Wulf bereits am 05. April 1937 von der DLH beauftragt, das Material zum Bau von drei weiteren Fw 200 zu beschaffen, die gleichfalls im Sommer 1938 auf ihrem europäischen Streckennetz fliegen sollten. Für diese Flugzeuge wurden die Werknummern 2893-2895 belegt, zu deren Abnahme die Lufthansa aber nur verpflichtet war, wenn die beiden Musterflugzeuge die vereinbarten Leistungen auch tatsächlich erreichten. Dennoch war diese Entscheidung eine Sensation, wurde doch bereits eine Kleinserie bestellt, bevor der Prototyp auch nur im Rohbau fertig war. Etwas sicherer konnte die Lufthansa schon sein, als sie am 09. Dezember 1937 einen Vorbescheid auf nochmals drei Fw 200 (W.Nr. 2993-2995) erteilte. Für mögliche Exportkunden hatte Focke-Wulf noch die W.Nr. 2996 aufgelegt.

Die Überschneidung von Erprobung der beiden Musterflugzeuge und Bau der sechs Nullserien-Maschinen führte in der Folgezeit zu einer kuriosen Situation, denn alle Erkenntnisse aus der Erprobung der Prototypen wurden beim Bau der Serie sofort berücksichtigt. So war das erste Serienflugzeug (S1), die Werknummer 2893 D-ADHR „Saarland“, dann auch die erste Maschine in der endgültigen Ausführung Fw 200 A-0. Die Richtigkeit der vorgenommenen Änderungen, z.B. die Pfeilung der äußeren Tragflächen, konnte in der Praxis erst mit diesem Flugzeug nachgewiesen werden; die V1 und V2 wurden nachträglich entsprechend umgebaut.

Die V1 hatte am 06. Februar 1938 als D-AERE „Brandenburg“ bei der DLH in Staaken die 200 Std.-Erprobung aufgenommen, ging aber bereits am 28. Februar 1938 für Änderungsarbeiten zurück an das Herstellerwerk. Die V2 D-AETA „Westfalen“ war vom 06. Mai 1938 an bei der Lufthansa in



record with the World Air Sports Federation FAI. The outbound flight on June 27, was a complete success, but on the return flight the Condor got stranded during a stop in Saloniki due to a damaged tail wheel.

The next ambitious plan with the Fw 200 was a world flight, which also was to be registered as a record attempt with the FAI. The Fw 200 V1 scheduled for this event had flown as D-AERE until at least April 3, 1938. Then the modifications and preparations for the planned project commenced: instead of the cabin interior an additional tank was installed in the fuselage. To increase the range weight was saved whenever possible, even the interior paneling was removed. Trials for this flight were carried out between July 4 and 18, 1938, with Lufthansa at Staaken, now registered as D-ACON.

The circumnavigation of the globe was scheduled in east-west direction. After the first leg from Berlin to New York the route led to the US West Coast and on to Honolulu and Tokyo. The return to Berlin was planned through Southeast Asia. But the project was thwarted as the US government with its pronounced protectionist attitude, which already had blocked other German aviation projects, denied the necessary over flight and landing rights contrary to international practice.

Lufthansa was authorized by the United States to operate 28 North Atlantic crossings in 1938, as non-commercial evaluation flights. D-ACON flew from Berlin to New York, non-stop on August 10/11, 1938, earning its place in aviation history, this was not because the US authorities changed their mind, but because of a little trick. A second flight was carried out with Fw 200 V1 on August 13/14, 1938, in 19 hours, 55 minutes and one second. These were declared as flights No.8 and 9 of the evaluation and at short notice by the Lufthansa operations department. Directly after the New York flight D-ACON should have gone on to Tokyo. This projected flight was cancelled due to the Sudetenland Crisis in late summer 1938. By the order of the RLM, which still owned the aircraft, Focke-Wulf removed the additional tanks and during September 1938, the aircraft was used as a transport with the training wing at Jüterborg.

Only after the German occupation of the Sudetenland on the basis of the Munich Agreement from October the project was taken-up again and the aircraft was equipped for a trip to the Far East. On November 28, 1938, the Fw 200 V1 took-off from Tempelhof at 15:55 CET. In addition to the successful team from the earlier New York flights, consisting of Henke, v. Moreau, Dierberg and Kober, there was Focke-Wulf mechanic Georg Kohne and the head of the sales department Heinz Junge on board. After stops in Basra, Karachi and Hanoi the Condor arrived at Tokyo-Tachikawa airport on November 30 at 14:13 CET. Originally it had been planned to reach Tokyo in 54 hours. Instead the 13,844 km were flown in 46 hours, 18 minutes and 19 seconds including the intermediate stops. With an average speed of 192.308 km/h, the FAI calculated very precisely, a new speed record for the Berlin-Tokyo route had been achieved. The accompanying head of the sales department was also successful: on December 17, 1938, the Japanese ordered five Fw 200 aircraft which would have been operated by Manchurian Airlines in Mukden beginning in spring 1940. Focke-Wulf thus succeeded to break into the domain of Junkers, as this airline had only operated the Junkers aircraft – the Ju 160 and Ju 86 and had been considering purchasing the Ju 90.

The return flight commenced on December 5 at 20:32 CET. After a stop in Manila D-ACON was scheduled to fly to Batavia (today's Jakarta) to return to Germany on KLM's East-Indies route as Focke-Wulf had identified the

der Streckenerprobung. Nun ging es darum Verkaufsförderung zu betreiben, denn mit acht verkauften Maschinen – zusätzlich zur Lufthansa hatte auch die dänische Fluggesellschaft DDL am 05. März 1938 zwei Fw 200 (die W.Nr. 2894 und 2993 aus den ursprünglichen DLH-Vorbescheiden) bestellt – wollte man sich nicht zufrieden geben. Rekordflüge hieß das Rezept!

Mit der noch nicht an die DLH ausgelieferten S1 D-ADHR „Saarland“ wollte Kurt Tank eine Reise Berlin-Kairo-Berlin innerhalb von 24 Stunden durchführen, die als Flugstreckenrekord beim internationalen Luftsportverband FAI angemeldet werden sollte. Der Hinflug am 27. Juni war ein voller Erfolg, aber auf dem Rückweg blieb der Condor bei einer Zwischenlandung in Saloniki mit Spornrad-Schaden liegen.

Das nächste ehrgeizige Vorhaben war ein Weltflug mit der Fw 200, der gleichfalls bei der FAI zur Anmeldung als Rekord angemeldet werden sollte. Die hierfür vorgesehene Fw 200 V1 war noch mindestens bis zum 03. April 1938 als D-AERE geflogen. Danach begannen die Umbauten und Vorbereitungen für das geplante Unternehmen: Im Rumpf wurde anstelle einer Kabineneinrichtung eine Zusatz-Tankanlage installiert. Zur Erhöhung der Reichweite legte man Wert auf größtmögliche Gewichtseinsparung und entfernte selbst die Innenverkleidung. Vom 04. bis 18. Juli 1938 sind dann mit dem Flugzeug, dessen Kennzeichen inzwischen werbewirksam in D-ACON geändert worden war, Erprobungs- und Messflüge für den Weltflug bei der Lufthansa in Staaken nachweisbar.

Die Erdumrundung war in Ost-West-Richtung vorgesehen. Nach der ersten Etappe Berlin - New York sollte es weiter zur USA-Westküste und von dort über Honolulu nach Tokio gehen. Über Südostasien war dann die Rückkehr nach Berlin geplant. Der auch damals schon stark ausgeprägte Protektionismus der US-Regierung, der bereits andere deutsche Luftfahrtprojekte blockiert hatte, vereitelte auch dieses Unternehmen; die erforderlichen Überflug- und Landegenehmigungen wurden entgegen internationaler Gepflogenheiten verweigert.

Wenn die D-ACON am 10./11. August 1938 trotzdem nonstop von Berlin nach New York geflogen ist und sich damit einen Platz in der Geschichte der Luftfahrt sicherte, so war dies nicht einem Sinneswandel der amerikanischen Behörden zu verdanken, sondern einem kleinen Trick. Die Lufthansa besaß eine Genehmigung der USA, 1938 im Rahmen eines nichtkommerziellen Versuchsluftverkehrs 28 Nordatlantik-Überquerungen auszuführen. Der Hinflug der Fw 200 V1 und der Rückflug am 13./14. August 1938 in 19 Stunden, 55 Minuten und einer Sekunde waren von der Atlantik-Flugbetriebsleitung der Lufthansa kurzfristig als reguläre Flüge Nr. 8 und 9 dieses Versuchsluftverkehrs angemeldet worden. Eigentlich hätte die D-ACON unmittelbar nach ihrem New York-Flug in Tokio vorgestellt werden sollen. Die Sudetenkrise im Spätsommer 1938 führte jedoch zu einer Verschiebung dieses Unternehmens. Auf Anordnung des RLM, das weiterhin Eigentümer dieses Flugzeuges war, musste Focke-Wulf die Zusatztanks ausbauen und die Maschine im September 1938 vorübergehend als Transporter an das Lehrgeschwader in Jüterbog abgeben.

Erst nachdem der deutsche Einmarsch in das Sudetenland auf Grundlage des Münchener Abkommens im Oktober abgeschlossen war, wurde das Vorhaben wieder aufgegriffen und das Flugzeug für die Fernost-Reise ausgerüstet. Am 28. November 1938, um 15:55 Uhr MEZ, flog die Fw 200 V1 von Tempelhof ab. Zusätzlich zu dem erfolgreichen Team des New York-Fluges mit Henke, v. Moreau, Dierberg und Kober befanden sich von Focke-Wulf der Bordwart Georg Kohne und der Vertriebschef Heinz Junge an Bord. Nach Zwischenlandungen in Basra, Karatschi und Hanoi erreichte der Condor am 30. November um 14:13 Uhr MEZ den Flughafen Tokio-Tachikawa. Geplant gewesen war, Tokio in 54 Stunden zu erreichen; stattdessen hatte man die Strecke von 13.844 km, die Zwischenaufenthalte eingerechnet, in nur 46 Stunden, 18 Minuten und 19 Sekunden bewältigt. Mit durchschnittlich 192,308 km/h, so exakt wurde bei der FAI gerechnet, war ein neuer Reisegeschwindigkeitsrekord auf der Strecke Berlin-Tokio errungen.



Dutch airline as a potential buyer of the Condor. Events were to turn out differently. After almost eleven hours of flight, D-ACON reached the Cavite Bay, near Manila and according to the regulations had correctly descended to 100 m for final approach when the two starboard engines failed in short sequence. Flugkapitän Henke had no other choice then to ditch the aircraft near Rosario Point (a sand bank) in a tailwind at 7:38 CET.

Despite this mishap the crew received an enthusiastic welcome upon return to Berlin. Only one person remained upset: Kurt Tank. KLM had lost its interest in the Fw 200 and withdrew its option to order nine aircraft. Tank blamed the crew and especially the Captain, for the failure, holding them responsible for the loss of the aircraft (owned by the Reich) and the loss of company image. Even following the official investigation that did not support Tank's view, he remained firm in his accusation.

During its recovery in Manila D-ACON received further damage due to improper handling procedures. The aircraft arrived in Hamburg aboard the Hapag freighter "Kulmerland" on February 1, 1939. Following the accident investigation, the aircraft was scrapped. In hopes of a replacement order by the RLM, Focke-Wulf had already started production of a replacement Condor, W.Nr. 3324.

This was the tenth and last aircraft of the Fw 200 A-0 version but it is obvious that this pre-series run was not planned to comprise this number from the outset. The sequence of the Werknummern assigned to the Fw 200 A-0s and the relevant order dates clearly reveal this fact.

In the Fw 200 literature, the A-0 aircraft are often assigned the trial numbers V3 and higher. But this was only correct for the Fw 200 V3, which was the ninth series aircraft (W.Nr. 3099) and originally scheduled for Lufthansa as D-ARVU "Ostmark". During January 1939, a long time before its completion, the aircraft was designated to be the personal plane for Adolf Hitler and was registered as D-2600 "Immelmann III". For this purpose special modifications were made, among others a parachute seat for the "Führer" situated above a hatch that could be opened when the tabletop in front of the seat was unlocked and folded up. In case of a threat Hitler could have left the aircraft through this hatch with the parachute in the seat opening automatically through a ripcord. All modifications were evaluated in a specially assembled fuselage mock-up. The completed aircraft was ordered by the RLM into the type approval process at Rechlin as Fw 200 V3. All other V-numbers up to the V10 were trial aircraft for different versions of the Fw 200 B. Among these was the V9, which was the planned trial aircraft for the series production of 181 Fw 200 transport aircraft scheduled for the Luftwaffe in the RLM delivery program for early 1939.

For export Focke-Wulf chose designations composed as follows: the RLM type-number was followed by the letter "K", a letter designating the individual customer commencing with "A" and a number to differentiate the version delivered to the export customer. The two Fw 200 A-0s sold to the Danish DDL were designated Fw 200 KA-1, while the two Fw 200 Bs ordered by the Finnish Aero O/Y on January 27, 1939, were designated Fw 200 KB-1. The five Fw 200 Bs ordered by Japan were Fw 200 KC-1s

On May 6, 1938, Lufthansa took delivery of Fw 200 V2 D-AETA "Westfalen" to evaluate the route system. Two more series aircraft followed in 1938: Fw 200 A-0 S1 (W.Nr. 2893) D-ADHR "Saarland" on July 23, and S3

Auch der mitgereiste Vertriebschef hatte Erfolg; die Japaner gaben am 17. Dezember 1938 fünf Fw 200 in Auftrag, die vom Frühjahr 1940 an bei der Manchurian Airways in Mukden eingesetzt werden sollten. Focke-Wulf war es damit gelungen, in eine Junkers-Domäne einzubrechen, hatte doch diese Fluggesellschaft bisher ausschließlich Junkers-Flugzeuge der Muster Ju 160 und Ju 86 in ihrem Betrieb verwendet und zunächst den Ankauf von Ju 90 erwogen.

Die Rückreise wurde am 05. Dezember um 20:32 Uhr MEZ angetreten. Nach einer Zwischenlandung in Manila sollte die D-ACON von Batavia (dem heutigen Jakarta) aus auf der Ostindien-Strecke der KLM über Amsterdam nach Deutschland zurückkehren, denn auch die niederländische Fluggesellschaft hatte man bei Focke-Wulf als möglichen Käufer für den Condor ausgemacht. Aber es sollte anders kommen. Nach knapp elf Stunden Flug hatte die D-ACON am nächsten Morgen die Cavite-Bucht bei Manila erreicht und war zum Landeanflug vorschriftsmäßig auf 100 m Flughöhe heruntergegangen, als kurz nacheinander die beiden Steuerbormotoren ausfielen. Flugkapitän Henke blieb am Ende keine andere Wahl, als um 7:38 Uhr MEZ mit Rückenwind bei Rosario Point, einer Sandbank, auf das Wasser herunterzugehen.

Ungeachtet ihres Missgeschicks wurde der Besatzung nach ihrer Rückkehr in Berlin ein begeisterter Empfang bereitet. Nur einer war und blieb verärgert, Kurt Tank. Die KLM hatte das Interesse an der Fw 200 verloren und ihre Option auf Lieferung von neun Flugzeugen zurückgezogen. Nur so kann wohl erklärt werden, dass Tank der Besatzung, insbesondere dem Flugkapitän, Versagen vorwarf und sie für den Verlust des (reichseigenen) Flugzeuges sowie den seiner Firma zugefügten Imageschaden verantwortlich machte. Auch später rückte er nicht davon ab, obwohl die amtliche Untersuchung kein seinen Standpunkt stützendes Ergebnis erbracht hatte. Die bei der unsachgemäßen Bergung in Manila zusätzlich beschädigte D-ACON war am 01. Februar 1939 an Bord des Hapag-Dampfers „Kulmerland“ in Hamburg eingetroffen und wurde nach Abschluss der Unfalluntersuchung verschrottet. Focke-Wulf hatte schon vorsorglich und auf Ersatzbestellung durch das RLM hoffend, einen zusätzlichen Condor, die W.Nr. 3324, aufgelegt.

Dies war das zehnte und letzte Flugzeug in der Ausführung Fw 200 A-0, aber es liegt auf der Hand, dass die Nullserie nicht von vornherein auf diese Stückzahl angelegt war. Die Reihenfolge der den Flugzeugen Fw 200 A-0 zugeteilten Werknummern im Abstand der jeweiligen Bestelltermine lässt dies klar erkennen. Vielfach werden den Fw 200 A-0 in der Literatur die Versuchsnummern V3 und folgende zugeordnet. Richtig ist, dass dies nur für die Fw 200 V3 zutrifft, bei der es sich um die 9. Serienmaschine (W.Nr 3099) handelte, die ursprünglich als D-ARVU „Ostmark“ für die DLH vorgesehen war. Lange vor der Fertigstellung wurde sie im Januar 1939 als Reiseflugzeug für Adolf Hitler bestimmt, neues Kennzeichen D-2600 „Immelmann III“. Zu den speziellen Einbauten für diesen Zweck gehörte auch ein Fallschirmsitz für den „Führer“ über einer Bodenluke, die sich öffnete, wenn die vor dem Sitz befindliche Tischplatte entriegelt und hochgeklappt wurde. Im Gefahrenfall hätte Hitler das Flugzeug auf diesem Wege verlassen können, wobei sich der im Sitzpolster untergebrachte Fallschirm beim Absprung durch eine Reißleine automatisch öffnen sollte. Sämtliche Einbauten wurden in einer eigens dafür gefertigten Rumpfatrappe dargestellt und erprobt. Für das fertiggestellte Flugzeug ordnete das RLM sogar eine Musterprüfung als Fw 200 V3 in Rechlin an. Alle weiteren V-Nummern bis hin zur V10 galten durchweg für Musterflugzeuge unterschiedlicher Ausführungen der Fw 200 B. Dazu zählte als V9 auch ein geplantes Musterflugzeug für die Anfang 1939 vorübergehend im RLM-Lieferprogramm vorgesehene Serienfertigung von 181 Transportflugzeugen Fw 200 für die Luftwaffe.

Für den Export wählte Focke-Wulf Bezeichnungen, die sich wie folgt zusammensetzten: RLM-Typennummer gefolgt von dem Buchstaben „K“, einem bei „A“ beginnenden



(W.Nr. 2895) D-AMHC "Nordmark" on August 29. During the first year the three aircraft flew 273,743 km and thus had a 1.5% share in the European traffic of the DLH.

In addition to all the technical comfort the amenities for the 26 passengers, which had a choice between smoking or non-smoking compartments, were further enhanced by the first time employment by Lufthansa of stewardesses on the Fw 200. This innovation was also offered by the Danish airline DDL in its two Fw 200 KA-1s. These aircraft, S2 (W.Nr. 2894) OY-DAM "Dania" and S4 (W.Nr. 2993) OY-DEM "Jutlandia" had been taken on charge on July 14 and November 15, 1938, respectively.

In the following year DLH received four more Fw 200 A-0s: S5 (W.Nr. 2994) D-ARHW "Friesland" on January 13, 1939, S6 (W.Nr. 2995) D-ASBK "Holstein" on February 13, S7 (W.Nr. 2996) D-AXFO "Pommern" on April 26 and S10 (W.Nr. 3324) D-ABOD "Kurmark" on August 15.

Two of these aircraft were destined for operations in South America and were ferried by air to Syndicato Condor Ltda. in the summer of 1939. The first to arrive in Rio de Janeiro on July 29, was D-AXFO. On July 21, it had already been entered into the Brazilian register as PP-CBI and received the name "Abaitará". Precisely one month later followed D-ASBK, which was re-registered as PP-CBJ "Arumani" on August 14, 1939. The mixed DLH/Condor crew led by Flugkapitän Henke had covered the route Berlin-Seville-Bathurst-Natal-Rio de Janeiro with D-AXFA in 40 hours, 54 minutes and with 271.25 km/h they set a new speed record for the Fw 200. The ferry flights of the two aircraft destined for South America from Berlin to Rio de Janeiro during June and July 1939, had made international headlines.

On August 22, 1939, the Government-Condor D-ACVH "Grenzmark" was used to carry Foreign Minister Joachim von Ribbentrop to Moscow for secret talks with the Soviet leaders. The treaty signed the next day, in the infamous "Hitler-Stalin Treaty", was the final step in the initiation of the Second World War. Before the German attack on Poland, Lufthansa cut back its scheduled services drastically and according to the mobilization plan almost all aircraft and their crews were transferred to the Kampfgeschwader z.b.V. 172. This unit was led by Major d. Res. Carl-August Freiherr von Gablenz, a member of the board of DLH.

Transport, Liason and Reconnaissance 1939-1945

The four-engined airliners transferred to the Luftwaffe were concentrated in a special squadron (at first 10./KG z.b.V. 172, then 4./KG z.b.V. 172) led by the captain of the Junkers G 38, Hptm. d. Res. Otto Brauer. During the war in Poland they carried out supply and troop flights for the fast advancing troops. After some of the aircraft were returned to Lufthansa and services on several routes resumed on September 20, 1939.

Two Fw 200 aircraft from the Lufthansa fleet had been used by the military prior to the outbreak of the war. In the summer of 1939, the possible conflict with Great Britain prompted the German leadership to extend the preparatory reconnaissance - already conducted for years - to the northern war time base of the Royal Navy - Scapa Flow, north of Scotland.

Fliegerstaffel z.b.V., was set up and led by Theodor Rowehl, as a special unit for aerial espionage and camouflaged as "Hansa-Luftbild Erprobung". Scapa Flow was out of range for all assigned aircraft of the unit. The task appeared to only be able to accomplish with an Fw 200. Consequently the RLM withdrew the still state-owned

Kennbuchstaben für den einzelnen Kunden und einer Ziffer zur Unterscheidung der an den jeweiligen Auslandskunden gelieferten Ausführung. Die beiden an die dänische DDL verkauften Fw 200 A-0 wurden demzufolge als Fw 200 KA-1 bezeichnet, während zwei am 27. Januar 1939 von der finnischen Aero O/Y bestellte Fw 200 B die Bezeichnung Fw 200 KB-1 erhielten. Die fünf von Japan in Auftrag gegebenen Fw 200 B wurden als Fw 200 KC-1 geführt.

Am 06. Mai 1938 hatte die Lufthansa die Fw 200 V2 D-AETA "Westfalen" zur Streckenerprobung übernommen. Es folgten 1938 noch zwei Serienmaschinen, Fw 200 A-0: S1 (W.Nr. 2893) D-ADHR "Saarland" am 23. Juli und S3 (W.Nr. 2895) D-AMHC "Nordmark" am 29. August. Die drei Flugzeuge erreichten in ihrem ersten Betriebsjahr eine Flugleistung von 273.743 Flugkilometern und hatten damit einen Anteil von 1,5 Prozent am europäischen Linienverkehr der DLH. Die Annehmlichkeiten für die 26 Passagiere, die zwischen Raucher- und Nichtraucherabteil wählen konnten, wurden bei allem technischen Komfort noch dadurch gesteigert, dass die Lufthansa auf ihren Fw 200 erstmals Stewardessen einsetzte. Diese Neuerung bot auch die dänische Fluggesellschaft DDL auf ihren beiden Fw 200 KA-1. Sie hatte diese Flugzeuge, die S2 (W.Nr. 2894) OY-DAM "Dania" und S4 (W.Nr. 2993) OY-DEM "Jutlandia" am 14. Juli bzw. 15. November 1938 übernommen.

Im folgenden Jahr erhielt die DLH noch vier weitere Fw 200 A-0: S5 (W.Nr. 2994) D-ARHW "Friesland" am 13. Januar 1939, S6 (W.Nr. 2995) D-ASBK "Holstein" am 13. Februar, S7 (W.Nr. 2996) D-AXFO "Pommern" am 26. April und S10 (W.Nr. 3324) D-ABOD "Kurmark" am 15. August 1939. Zwei dieser Flugzeuge waren für den Einsatz in Südamerika bestimmt und wurden im Sommer 1939 auf dem Luftwege zur Syndicato Condor Ltda. überführt. Als erste traf am 29. Juli die D-AXFO in Rio de Janeiro ein. Sie war bereits am 21. Juli als PP-CBI in die brasilianische Luftfahrzeugrolle eingetragen worden und erhielt den Flugzeugnamen "Abaitará". Genau einen Monat später folgte die D-ASBK, die am 14. August 1939 als PP-CBJ "Arumani" registriert wurde. Die gemischte DLH/Condor-Besatzung unter Führung von Flugkapitän Henke hatte die Strecke Berlin-Sevilla-Bathurst-Natal-Rio de Janeiro mit der D-AXFO in einer Zeit von 40 Stunden und 54 Minuten zurückgelegt und mit 271,5 km/h erneut einen Geschwindigkeitsrekord für die Fw 200 errungen. Die Überführungsflüge der beiden für Südamerika bestimmten Maschinen von Berlin nach Rio de Janeiro hatten im Juni und Juli 1939 noch einmal für Schlagzeilen in der Welpresse gesorgt und den völkerverbindenden Charakter dieses Flugzeugmusters unterstrichen.

Wenig später, am 22. August 1939, sorgte der Regierungs-Condor D-ACVH "Grenzmark", für eine Verbindung ganz anderer Art, als er den Reichsaußenminister Joachim von Ribbentrop zu geheimen Verhandlungen mit der sowjetischen Führung nach Moskau brachte. Der am nächsten Tag unterzeichnete Vertrag, der berühmte "Hitler-Stalin-Pakt", war die letzte Etappe hin zum Zweiten Weltkrieg. Vor dem deutschen Angriff auf Polen hatte die Lufthansa bereits am 26. August 1939 ihre Liniendienste drastisch einschränken müssen und entsprechend dem Mobilmachungsplan fast alle ihre Flugzeuge mit den Besatzungen zur Aufstellung des Kampfgeschwaders z.b.V. 172 abgegeben. Dieser Verband wurde von Major d. Res. Carl-August Freiherr von Gablenz, dem Vorstandsmitglied der DLH, geführt.

Transporter, Kuriere und Aufklärer 1939-1945

Die an die Luftwaffe abgegebenen viermotorigen Verkehrsflugzeuge waren dort in einer Sonderstaffel (zunächst 10./KGz.b.V. 172, dann 4./KG z.b.V. 172) unter Führung des Flugkapitäns der Junkers G 38, Hptm. d. Res. Otto Brauer, zusammengefasst. Während des Polenkrieges erledigten sie Nachschub- und Verlegungsflüge für die schnell vorrückenden Truppen. Danach wurde ein Teil der Flugzeuge an die Lufthansa zurückgegeben, mit denen vom 20. September 1939 an der



V2 D-AETA and made arrangements for modification to a long-range reconnaissance aircraft. Responsible for the modification was Flieger-Hauptstabsingenieur Fritz Klemm who had been appointed Technical Director under Rowehl during January 1939, having previously been with the E-Stelle in Rechlin. DLH-Flugkapitän Franz Klaus was responsible for the instruction and training of the crews.

On August 29, 1939, the RLM went one step further. The S3 D-AHMC "Nordmark" was also withdrawn from Lufthansa service and was to be modified by Rowehl as a photo reconnaissance aircraft similar to D-AETA. At the same time it was ordered to convert the prototype of the Fw 200 B-1, the V4 W.Nr. 0001, which was just about to be delivered to Lufthansa, to a photo-aircraft for the Rowehl unit. Designated Fw 200 V10 the aircraft was to receive two RB 50/30 cameras as well as a defensive armament consisting of an MG 15 mounted dorsally on the central fuselage, a ventral position with two MG 15s and two window mounted MG 15s. The range was increased to 5.000 km with an auxiliary tank. On November 14, 1939, the aircraft coded BS+AF and painted in the usual Luftwaffe camouflage-scheme was handed over to the "Hansa-Luftbild Erprobung" which had been re-designated Versuchsstelle für Höhenflüge (V.f.H., i.e. trials unit for high altitude flights) in the meantime. The V.f.H. was assigned to the Aufklärungsgruppe d. Ob.d.L., led now by Lieutenant Colonel Theodor Rowehl.

On November 23, 1939, the aircraft was written-off on take-off for its first mission to Iceland-Farøer at Jever when suddenly both starboard engines failed. As in V1 in Manila an electrical fault in the tank system seems to have caused the severe engine failure. Luckily the crew led by V.f.H.-Flugkapitän Martin Königs remained unharmed.

Until August 1939, 46 orders for different versions of the Fw 200 B airliner were received by Focke-Wulf, but following the outbreak of war none of these aircraft was to reach its original customer. Like the first aircraft of the B-series the Luftwaffe took over all remaining examples and they were completed as Fw 200 C long-range bombers, which will be detailed in the second part of this monograph.

The military version of the Fw 200 C originally carried the name "Kurier" and the newly formed 1./KG 40 was designated "Kurier-Staffel" to disguise its real mission tasking. The Staffel received Fw 200 V2 WL+AETA and S3 WL+AHMC as training aircraft from the V.f.H.. During December 1939, these received the unit codes F8+GH and F8+HH. For Operation "Weserübung", the occupation of Denmark and Norway by German troops Fw 200 aircraft were again mobilized from Lufthansa. Under the command of Carl-August Freiherr von Gablenz, in the mean time Lieutenant Colonel and Commander of the land-based air transport units, the transport units for this operation were set up from mid-March 1940. The four-engined airliners were now grouped in the 4./KGr. z.b.V. 107.

Upon activation of the Staffel the aircraft were assigned codes in the range GF+G.. GF+GA, GF+GB, GF+GD and GF+GE were Junkers Ju 90s, GF+GG were the Junkers G 38 and as GF+GC and GF+GF two Fw 200 aircraft were part of the original inventory of 4./KGr. z.b.V. 107. These were the V2, formerly flown as a trainer by 1./KG 40 coded F8-GH until at least March 22, 1940, and the S1 D-ADHR "Saarland". Also drawn from Lufthansa on April 16, 1940, were S5 D-AHRW "Friesland" (CB+FA) and S10 D-ABOD "Kurmark" (CB+FB). The latter only flew a few missions in Norway, as on April 22, 1940, it crashed near Staaken when a wing detached during a

Betrieb auf einigen Strecken wieder aufgenommen werden konnte. Zwei Fw 200 aus der Lufthansa-Flotte hatten bereits vor Kriegsausbruch eine militärische Verwendung gefunden. Die mögliche Auseinandersetzung mit Großbritannien veranlasste die deutsche Führung im Sommer 1939 dazu, die seit Jahren betriebene „vorbereitende Bildaufklärung“ auch auf die zentrale Flottenbasis Scapa Flow im Norden der Insel auszuweiten.

Für die von Theodor Rowehl als Fliegerstaffel z.b.V. aufgebaute und als „Hansa-Luftbild Erprobung“ getarnte Spezialeinheit zur Luftspionage lag dieses Ziel jedoch außerhalb der Reichweite ihrer Flugzeuge; lösbar schien die Aufgabe nur mit einer Fw 200 der Lufthansa. Daraufhin zog das RLM die noch immer reichseigene V2 D-AETA „Westfalen“ ab und veranlasste deren Herrichtung zum Fotoaufklärer mit großer Reichweite. Geleitet wurde der Umbau von Flieger-Hauptstabsingenieur Fritz Klemm, der im Januar 1939 von der E-Stelle Rechlin als Technischer Leiter zu Rowehl gekommen war. Die Einweisung und Schulung der Besatzungen übernahm der DLH-Flugkapitän Franz Klaus.

Am 29. August 1939 ging das RLM noch einen Schritt weiter: Auch die S3 D-AMHC „Nordmark“ wurde aus dem Lufthansa-Betrieb gezogen und sollte bei der E-Stelle Rechlin nach dem Muster der D-AETA kurzfristig als Fotoaufklärer für Rowehl umgebaut werden. Gleichzeitig wurde verfügt, den Prototyp der Fw 200 B-1, die V4 W.Nr. 0001, deren Auslieferung an die DLH kurz bevorstand, im Herstellerwerk als Bildflugzeug für den Rowehl-Einsatz umzubauen. Mit der Bezeichnung Fw 200 V10 sollte das Flugzeug nun zwei Reihenbildkameras RB 50/30 sowie als Abwehrbewaffnung einen zentralen B-Stand mit MG 15 auf der Rumpfoberseite, eine Bodenwanne mit zwei MG 15 sowie zwei Fensterlafetten MG 15 erhalten. Durch eine Zusatztankanlage wurde die Reichweite auf 5.000 km erhöht. Am 14. November 1939 wurde das mit üblichem Luftwaffen-Tarnanstrich und dem Stammkennzeichen BS+AF versehene Flugzeug an die inzwischen in Versuchsstelle für Höhenflüge (V.f.H.) umbenannte „Hansa-Luftbild Erprobung“ übergeben. Die V.f.H. war der Aufklärungsgruppe d. Ob.d.L. angegliedert, die Theodor Rowehl führte, jetzt als Oberstleutnant.

Das Flugzeug ging am 23. November 1939 beim Start zu seinem ersten Einsatzflug nach Island-Farøer auf dem Flugplatz Jever zu Bruch, als plötzlich beide Steuerbordmotoren ausfielen. Wie schon bei der V1 in Manila scheint auch hier ein Schaltfehler an der Tankanlage den folgenschweren Motorschaden herbeigeführt haben. Die Besatzung unter dem V.f.H.-Flugkapitän Martin Königs blieb glücklicherweise unverletzt. Insgesamt 46 Bestellungen für unterschiedliche Ausführungen des Verkehrsflugzeuges Fw 200 B waren bis zum August 1939 bei Focke-Wulf eingegangen, doch keines dieser Flugzeuge sollte als Folge des Kriegsausbruchs seinen ursprünglichen Auftraggeber erreichen. Wie schon beim ersten Musterflugzeug der B-Serie, legte die Luftwaffe ihre Hand auch auf alle übrigen, die dann als Fernkampfflugzeuge Fw 200 C fertig gestellt wurden und über die im zweiten Teil dieser Dokumentation berichtet sein wird.

In der militärischen Ausführung Fw 200 C trug der Condor anfänglich den Namen „Kurier“, und die für den Condor-Einsatz neu aufgestellte 1./KG 40 wurde zur Tarnung ihrer wahren Aufgabe als „Kurier-Staffel“ bezeichnet. Von der Versuchsstelle für Höhenflüge übernahm die Staffel die Fw 200 V2 WL+AETA und S3 WL+AMHC als Schulungsflugzeuge, die im Dezember 1939 die Verbandskennzeichen F8+GH und F8+HH erhielten. Für das Unternehmen „Weserübung“, die Besetzung Dänemarks und Norwegens durch deutsche Truppen, wurden auch wieder Fw 200 aus dem Bestand der Lufthansa herangezogen. Unter Carl-August Freiherr von Gablenz, inzwischen Oberstleutnant und Lufttransportchef-Land, wurden von Mitte März 1940 an die Transportverbände für dieses Unternehmen aufgestellt. Die viermotorigen Verkehrsflugzeuge waren nun in der 4./KGr z.b.V 107 zusammengefasst.

Bei Aufstellung der Staffel erhielten deren Flugzeuge Stammkennzeichen im Bereich GF+G. zugewiesen. GF+GA,



careless flying maneuver. Oblt. Henke and his crew lost their lives.

From April 6, 1940, the S3 F8+HH, former "Nordmark" of DLH, also flew with 4./KGr. z.b.V. 107. On that date it was ferried from 1./KG 40 in Lüneburg to Hamburg-Fuhlsbüttel by Oblt. Konrad Verlohr. At noon of April 9, it was flown to its base of Neumünster to carry fully equipped soldiers of the Infanterieregiment 324 to Oslo-Fornebu. On April 13 Oblt. Verlohr took-off from Oslo-Fornebu for a first supply mission to the cut-off troops of General Dietl in Narvik. Parachuted containers with weapons, ammunition and medical supplies were dropped. During the next couple of weeks, such supply missions to Narvik were the high priority tasks of the Staffel and also for the Fw 200 aircraft of 1./KG 40. After a maintenance stay at Staaken from April 25 to May 4, the aircraft coded TK+BS was operational again and now apparently belonged to the Staffel although it still carried the emblem of KG 40. For some of the crewmembers belonging to 1./KG 40, the detachment to 4./KGr. z.b.V. 107 ended on May 17, 1940.

The Fw 200 V2, the former F8+GH, also kept the KG 40 badge on both sides of the fuselage after it had been recoded as GF+GC. On May 28, 1940, the aircraft made a belly landing at Oslo-Gardermoen due to bad runway conditions. In the accident report the damage was only quoted as 30% but it seems to have been more severe as the aircraft was never noted again and presumably scrapped. In an earlier publication the author speculated that the aircraft had been shot down near Narvik on May 25, 1940, but now proven in error.

On April 11, 1940, the Generalluftzeugmeister had ordered the confiscation of the Fw 200 KB-1s for the Luftwaffe, both were close to delivery to Finland, as OH-CLA „Karjala“ and OH-CLB „Petsamo“ (V5/0009 und 0010). At first it was scheduled to arm these two aircraft and all Fw 200 A-0s as the Fw 200 C but with the short ventral tub. However, only two days later, apparently because of the critical situation of the trapped troops in Narvik, this order was changed to convert the two aircraft as fast as possible to unarmed transports with a range of 2,300 km and the armament for the Fw 200 A-0 was cancelled too.

During May, the order was supplemented again, adding equipment to tow gliders. But missions of this kind, for which also the Fw 200 A-0s W.Nr. 2893, 2895 und 2994 were modified, were completed due to the Norwegian surrender.

The first aircraft to be delivered to 4./KGr. z.b.V. 107 was W.Nr. 0009 on June 14, 1940, as VB+TZ. W.Nr. 0010 was also scheduled to be transferred to this unit and received the unit badge (a steam engine) at the manufacturer. As KGr. z.b.V. 107 was deactivated on June 17, 1940, this aircraft went to 1./KG z.b.V. 172 instead as VB+UA.

It had been decided as early as November 15, 1939, by the RLM (LC2) to complete the five Fw 200 KC-1s ordered by Japan as Fw 200 C-1s with BMW 132 H-1 engines for 1./KG 40. While the first two Japanese aircraft (V6/0017 und 0018) were delivered to the Luftwaffe the RLM decided on June 26, 1940, to complete the remaining three aircraft (W.Nr. 0019, 0020 und 0021) as unarmed transports for use in Norway. After the surrender of Norway the tasks of 4./KGr. z.b.V. 107, now regular transport flights for Luftflotte 5, had been transferred to the newly activated 2./KGr. z.b.V. 108 commanded by Hptm. d. Res. Hans Josef Reichel.

In contrast to the two Finnish aircraft designated Fw 200D-1, which remained equipped with their original

GF+GB, GF+GD und GF+GE waren Junkers Ju 90, GF+ GG war die Junkers G 38, und mit GF+GC und GF+GF gehörten auch zwei Fw 200 zum Anfangsbestand der 4./KGr z.b.V 107. Hierbei handelte es sich um die von der 1./KG40 zuvor als Schulflugzeug verwendete V2, die noch mindestens bis zum 22. März 1940 mit ihrem Verbandskennzeichen F8+GH geflogen war sowie um die S1 D-ADHR „Saarland“.

Am 16. April 1940 folgten aus dem DLH-Bestand noch die S5 D-ARHW "Friesland" (CB+FA) sowie die S10 D-ABOD „Kurmark“ (CB+FB), die aber nur wenige Einsätze in Norwegen fliegen sollte. Bereits am 22. April 1940 stürzte sie in Staaken bei einem leichtsinnigen Flugmanöver durch Tragflächenbruch ab. Oblt. Henke kam dabei mit seiner gesamten Besatzung ums Leben.

Im Verband der 4./KGr z.b.V 107 flog vom 06. April 1940 an auch die S3 F8+HH, die ehemalige „Nordmark“ der DLH. Sie war an diesem Tage durch Oblt. Konrad Verlohr von der 1./KG40 in Lüneburg nach Hamburg-Fuhlsbüttel überführt worden. Am Mittag des 09. April ging es weiter zum Einsatzhafen Neumünster, um von dort feldmarschmäßig ausgerüstete Soldaten des Infanterieregiments 324 nach Oslo-Fornebu zu bringen. Am 13. April startete Oblt. Verlohr in Oslo-Fornebu erstmals zu einem Versorgungsflug für die in Narvik abgeschnittenen Truppen des Generals Dietl. An Fallschirmen wurden Behälter mit Waffen, Munition und Sanitätsmaterial abgeworfen. In den nächsten Wochen waren derartige Versorgungsflüge nach Narvik für die Staffel und die mit ihr eingesetzten Fw 200 der 1./KG 40 eine vorrangige Aufgabe. Nach einem Werftaufenthalt in Staaken vom 25. April bis zum 04. Mai kam das Flugzeug mit dem Stammkennzeichen TK+BS wieder in den Einsatz und gehörte nun wohl endgültig zur Staffel, auch wenn es weiterhin noch das Emblem des KG40 trug. Für einige von der 1./KG 40 stammende Besatzungsmitglieder endete die Kommandierung zur 4./KGr z.b.V 107 allerdings erst am 17. Mai 1940.

Auch die ehemalige F8+GH, die Fw 200 V2, behielt noch das Emblem des KG40 an beiden Rumpfsseiten, nachdem dieses Verbandskennzeichen bereits durch das Stammkennzeichen GF+GC ersetzt worden war. Das Flugzeug machte am 28. Mai 1940 in Gardermoen bei Oslo infolge schlechter Platzverhältnisse eine Bruchlandung. Der Schaden wurde in der Verlustmeldung mit nur 30 Prozent beziffert, scheint sich aber doch als schwerer wiegend herausgestellt zu haben, denn danach taucht dieses Flugzeug nicht mehr auf und wurde wohl verschrottet. Die vom Verfasser noch in einer früheren Veröffentlichung von 1992 angestellte Vermutung, dass dieses Flugzeug am 25. Mai 1940 bei Narvik abgeschossen worden sei, hat sich inzwischen eindeutig als nicht zutreffend erwiesen.

Am 11. April 1940 hatte der Generalluftzeugmeister die Beschlagnahme der beiden kurz vor ihrer Auslieferung an Finnland als OH-CLA „Karjala“ und OH-CLB „Petsamo“ stehenden Fw 200 KB-1 (V5/0009 und 0010) für den Einsatz bei der Luftwaffe angeordnet. Zunächst war vorgesehen, diese beiden Flugzeuge und alle vorhandenen Fw 200 A-0 entsprechend der Ausführung Fw 200 C zu bewaffnen, allerdings mit kurzer Bodenwanne. Aber schon zwei Tage später, wohl in Anbetracht der kritischen Lage für die in Narvik eingeschlossenen Truppen, wurden diese Anordnung dahingehend geändert, dass die zwei Flugzeuge nun schnellstens als unbewaffnete Transporter mit einer Reichweite von 2.300 km umzubauen waren; auch eine Bewaffnung der Fw 200 A-0 Flugzeuge entfiel. Im Mai wurde der Auftrag nochmals ergänzt; es sollten zusätzlich Vorrichtungen für das Schleppen von Lastenseglern eingebaut werden. Zu entsprechenden Einsätzen, für die auch die Fw 200 A-0 W.Nr. 2893, 2895 und 2994 vorbereitet werden sollten, dürfte es aber infolge der Kapitulation Norwegens nicht mehr gekommen sein.

Als erste wurde die W.Nr. 0009 am 14. Juni 1940 als VB+TZ an die 4./KGr z.b.V 107 abgeliefert. Auch die W.Nr. 0010 war zum Einsatz bei dieser Staffel vorgesehen und im Herstellerwerk mit deren Emblem, einer Dampflokomotive,



American Pratt & Whitney Hornet S1EG engines and Hamilton variable propellers, the three intended for Japan were delivered as Fw 200 D-2s, fitted with BMW 132 H-1 engines. These aircraft were also equipped with towing gear for para gliders.

Before the 2./KGz. z.b.V. 108 could take delivery of the aircraft the surrender of France had created a new type of mission which involved Lufthansa again. For courier flights of the ceasefire commission (Waffenstillstandskommission, Wastiko) in Wiesbaden the DLH received W.Nr. 0019 D-AWSK "Rheinland" in the airliner version Fw 200 D-2a on September 11, 1940.

In addition, a total of 900 tons of goods needed to be transported from Dakar to Casablanca and a substantial number of German citizens returned to Germany - mostly ship crews, which had been interned by the French on the Canary Islands and North Africa since the outbreak of war. These tasks had been assigned to Lufthansa and the company calculated no less than 266 round-trip flights were necessary, requiring eight Fw 200 aircraft.

In July 1940, the Commander of Air Transport had turned over all available Fw 200 aircraft under his command to Lufthansa. Thus, three Fw 200 A-0, S1 D-ADHR "Saarland", S3 D-AMHC "Nordmark" and S5 D-ARHW "Friesland" returned to airline service once again. Two further Lufthansa aircraft were added: D-1s, W.Nr. 0009 as D-AEQP "Kurmark" and W.Nr. 0010 as D-AFST "Westfalen". They carried the names of their predecessors D-ABOD and D-AETA which had been written-off while serving with the Luftwaffe. The two Fw 200 D-2s in final assembly were also scheduled to be taken over by Lufthansa, which had reserved the names of the A-0s D-ASBK and D-AXFO ferried to Brazil one year earlier for them. On October 8, 1940, Fw 200 D-2b W.Nr. 0020 D-ACWG "Holstein" entered service. The D-2c W.Nr. 0021 as D-AMHL "Pommern" was scheduled to follow during the same month. But as the transport flights between Dakar-Casablanca had been cancelled due to the on going war in the Mediterranean, the aircraft were no longer needed by DLH. On October 25, 1940, the aircraft was demonstrated to a Spanish delegation at Staaken and returned to the manufacturer as a test bed. On November 18, permission was granted to use this Fw 200 as a liaison aircraft in occupied countries. The aircraft received Luftwaffe camouflage scheme and the formerly assigned code for the Fw 200 C-2 series, NA+WN.

The rest of the Fw 200 aircraft performed the planned Lufthansa homecoming flights from Las Palmas and Casablanca to Germany. For the operation, the aircraft flew 130,185 kilometers and carried 561 passengers, 26,389 kg of freight and 980 kg of mail between July 26 and December 5, 1940.

The two Fw 200 D-1s had been returned to the Luftwaffe during November 1940. W.Nr. 0009 was assigned to I./KG 40 at Bordeaux-Mérignac as a liaison and training aircraft until destroyed on November 23, during an RAF bombing raid. The W.Nr. 0010 was assigned to 2./KGz. z.b.V. 108 in Norway, again, but on December 14, 1940, it suffered a landing accident at Gardermoen (70% damaged) and had to be scrapped. All other Fw 200 aircraft remaining with Lufthansa were assigned to I./KG 40 during February 1941, including the D-2a 0019 used in the Wastiko operation. Before delivery the aircraft received additional fuselage tanks at the DLH Staaken maintenance center and at least W.Nr. 2994 and 0020 also received two Rb 20/30 and Rb 50/30 cameras fitted with the appropriate ports in the lower fuselage.

From mid-March 1941, W.Nr. 0020 flew as F8+GL with 3./KG 40. It should have been this aircraft which flew

bemalt worden. Da die KGz z.b.V 107 am 17. Juni 1940 aufgelöst wurde, ging dieses Flugzeug mit dem Stammkennzeichen VB+UA stattdessen an die I./KGz.b.V. 172.

Bezüglich der von Japan in Auftrag gegebenen fünf Fw 200 KC-1 hatte das RLM (LC2) schon am 15. November 1939 entschieden, diese Flugzeuge in der Ausführung Fw 200 C-1 mit BMW 132 H-1 für die I./KG 40 fertig stellen zu lassen. Während die beiden ersten Japan-Maschinen (V6/0017 und 0018) kurz vor der Auslieferung an die Luftwaffe standen, wurde vom RLM am 26. Juni 1940 festgelegt, die restlichen drei Maschinen (W.Nr. 0019, 0020 und 0021) für den Einsatz in Norwegen als unbewaffnete Transporter fertig zu stellen. Dort waren die Aufgaben der 4./KGz z.b.V 107 - nach der Kapitulation Norwegens handelte es sich um reguläre Transportflüge für die Luftflotte 5 - auf die unter Hptm. d. Res. Hans Josef Reichel neu aufgestellte 2./KGz z.b.V 108 übertragen worden.

Im Gegensatz zu den beiden Finnland-Maschinen, die mit ihren ursprünglichen Motoren des amerikanischen Herstellers Pratt & Whitney Hornet S1EG und Hamilton-Verstellpropellern ausgerüstet blieben und die Bezeichnung Fw 200 D-1 erhalten hatten, sollten die drei ehemaligen Japaner als Fw 200 D-2 mit BMW 132 H-1 Motoren geliefert werden. Auch diese Flugzeuge wurden mit Schleppvorrichtungen für Segelflugzeuge versehen. Bevor die 2./KGz z.b.V 108 die für sie bestimmten Flugzeuge übernehmen konnte, hatte sich durch die inzwischen erfolgte Kapitulation Frankreichs ein neuer Einsatzzweck ergeben, der auch die Lufthansa wieder ins Spiel brachte. Für Kurierflüge der in Wiesbaden eingerichteten Waffenstillstandskommission (Wastiko) erhielt die DLH am 11. September 1940 die W.Nr. 0019 in der Ausführung als Reiseflugzeug Fw 200 D-2a D-AWSK "Rheinland".

Darüber hinaus sollten Güter von insgesamt 900 t von Dakar nach Casablanca gebracht und eine größere Zahl von deutschen Staatsbürgern, die seit Kriegsbeginn auf den Kanarischen Inseln festsaßen oder in Nordafrika von den Franzosen interniert worden waren - zumeist Schiffsbesatzungen - in die Heimat zurückgeholt werden. Auch diese umfangreichen Aufgaben hatte man der Lufthansa übertragen, die allein für die Transporte Dakar-Casablanca nicht weniger als 266 Hin- und Rückflüge bei einem Einsatz von acht Fw 200 veranschlagte.

Noch im Juli 1940 hatte der Lufttransportchef sämtliche in seinem Bereich verfügbaren Fw 200 an die Lufthansa abgegeben. So kehrten drei Fw 200 A-0, die S1 D-ADHR "Saarland", S3 D-AMHC "Nordmark" und S5 D-ARHW "Friesland" noch einmal in ihren Flugbetrieb zurück. Hinzu kamen die beiden Fw 200 D-1, die W.Nr. 0009 als D-AEQP "Kurmark" und die W.Nr. 0010 als D-AFST "Westfalen"; sie trugen nun die Namen ihrer beiden im Luftwaffen-Einsatz verunglückten Vorgänger D-ABOD und D-AETA. Auch die beiden in der Endmontage befindlichen Fw 200 D-2 sollten von der DLH übernommen werden, die ihnen die Namen der vor Jahresfrist nach Brasilien überführten A-0 D-ASBK und D-AXFO reserviert hatte.

Als Fw 200 D-2b D-ACWG "Holstein" wurde die W.Nr. 0020 am 08. Oktober 1940 in Dienst gestellt. Noch im gleichen Monat hätte die D-2c W.Nr. 0021 als D-AMHL "Pommern" folgen sollen. Da aber die geplanten Transportflüge Dakar-Casablanca inzwischen entfallen waren, wurde das Flugzeug bei der DLH nicht mehr benötigt. Am 25. Oktober 1940 wurde es in Staaken einer spanischen Delegation vorgeführt und kehrte dann als Erprobungsträger zurück zum Herstellerwerk. Da Focke-Wulf vom 18. November an auch die Verwendung dieser Fw 200 als Verbindungsflugzeug in die besetzten Gebiete zugestanden worden war, erhielt die Maschine nun den üblichen Luftwaffentarnanstrich und das bereits vorher im Rahmen der Serie Fw 200 C-2 zugeteilte Stammkennzeichen NA+WN aufgemalt.

Die übrigen Fw 200 erledigten bei der Lufthansa planmäßig die Rückführungsflüge von Las Palmas und Casablanca nach Deutschland. Im Rahmen dieser Aktion legten die Flugzeuge vom 26. Juli bis zum 05. Dezember 1940 insgesamt



a spectacular reconnaissance mission from Stavanger-Sola to the east coast of Greenland on March 27, 1941, under the command of the Squadron CO Hptm. Bernhard Jope. However, on April 13, 1941, the aircraft was destroyed in yet another RAF bombing attack on the base of Bordeaux-Mérignac.

Whether the other former DLH Fw 200 aircraft were used for similar long range reconnaissance flights with KG 40 cannot be confirmed. These aircraft only emerge from April 1941, with the newly formed supplemental squadron of K. G. 40 at Lüneburg commanded by Hptm. Edmund Daser. Here they were used for the training of new Condor crews among older Fw 200Cs. At first they flew with their old codes but during June they received the unit codes F8+BU (0019), F8+CU (2893), F8+DU (2895) and F8+EU (2994).

F8+CU was lost at Aalborg-West on June 15, 1941, when the inner starboard engine caught fire while starting-up. On July 29, 1941, Hptm. Hans Willers had to make an emergency landing near Farmbach, Thüringen with F8+DU due to difficulties with the trimming system. The aircraft was out of service for quite some time.

With the activation of IV./KG 40 the training scheme was transferred from Lüneburg to Lechfeld with the Fw 200 aircraft now belonging to the 10. Staffel. During September 1941, F8+BU and F8+EU were used for transport flights from Lechfeld to Athens-Eleusis. This was the temporary base for a detachment of III./KG 40 with He 111s and Fw 200 aircraft for attacks on shipping in the Suez Canal. After the 10./KG 40 had been determined to conduct the training for the He 177, the Condor training was performed in the 11. Staffel from early 1942. The D-2a/0019 now carried the unit code F8+LV and S2/2895 became F8+MV.

On May 4, 1942, W.Nr. 0019 with a crew from 8./KG 40 commanded by Ofw. Walter Riepold was ordered from Orleans-Bricy to the new base of IV./KG 40 Lecce in Southern Italy to fly with the III./KG z.b.V. 1 (Savoia-Staffel) on transport missions to Northern Africa. During a night mission on June 2 the aircraft had to ditch near the Greek island of Zante due to a thunderstorm and fuel starvation. All three crew members were killed.

The next aircraft that was struck off charge was IV./KG 40's S3/2895 on January 18, 1943. On the airfield of Chateaudun, to where the Gruppe had been re-located in the meantime, the Condor was hit by a Bf 109 on the ground and substantially damaged (50%). Repairs were not considered to be practical and so S5/2994 was the last remaining former airliner, the so-called "Hansa-Condors", in military service.

The D-2c NA+WN (W.Nr. 0021) had so far been used as test-bed and passenger aircraft with Focke-Wulf and had also served temporarily in tests for the propeller manufacturer Schwarz, but at the end of January 1943, it was issued to Lufttransportstaffel (LTS) 290. After only one mission to Tunis the still unarmed aircraft was ordered back to Tempelhof on April 6, 1943. The missing armament apparently had been the deciding factor that this Fw 200 could be taken over by Lufthansa on July 16, 1943. The aircraft received its old registration D-AHML "Pommern" again and after the necessary maintenance and modifications it was put in service as an airliner on November 6, 1943.

On September 27, 1944, the aircraft of Flugkapitän Helmut Liman took off in Stuttgart-Echterdingen at 20:15. The flight was to be at 1500 m over French territory along the Swiss border. Although Southern France was already occupied by Allied troops, the weather seemed to make an encounter with enemy night fighters on this

130.185 Flugkilometer zurück und beförderten 561 Passagiere, 26.389 kg Fracht und 980 kg Post. Allerdings waren die beiden Fw 200 D-1 schon im November 1940 zur Luftwaffe zurückgekehrt. Die W.Nr. 0009 kam als Schul- und Kurierflugzeug zur I./KG 40 nach Bordeaux-Mérignac, wo sie am 23. November durch einen Bombenangriff der RAF zerstört wurde. Die W.Nr. 0010 wurde wieder der 2./KG z.b.V. 108 in Norwegen zugewiesen, erlitt aber bereits am 14. Dezember 1940 bei einer missglückten Landung auf dem Flugplatz Gardermoen einen Schaden von 70 Prozent und musste verschrottet werden. Alle übrigen noch bei der Lufthansa befindlichen Fw 200 wurden im Februar 1941 der I./KG 40 zugewiesen, einschließlich der bei der Wastiko eingesetzten D-2a 0019. Vor der Ablieferung wurden die Flugzeuge bei der DLH-Werft in Staaken mit Zusatztankanlagen im Rumpf ausgerüstet, wobei zumindest die W.Nr. 2994 und 0020 auch noch mit zwei Reihenbildkameras Rb 20/30 und Rb 50/30 und entsprechenden Ausschnitten an den Rumpfunterseiten versehen wurden.

Die W.Nr. 0020 flog ab Mitte März 1941 als F8+GL bei der 3./KG 40, und es dürfte wohl dieses Flugzeug gewesen sein, mit dem der Staffelführer, Hptm. Bernhard Jope, am 27. März 1941 von Stavanger-Sola aus einen spektakulären Aufklärungsflug bis an die Ostküste Grönlands unternahm. Kurz darauf, am 13. April 1941, wurde das Flugzeug bei einem erneuten Bombenangriff der RAF auf den Fliegerhorst Bordeaux-Mérignac zerstört. Ob auch die anderen ehemaligen Fw 200 der DLH beim KG 40 ähnliche Langstreckenaufklärungen durchgeführt haben, ließ sich bisher nicht feststellen. Diese Flugzeuge tauchen erst ab April 1941 bei der in Lüneburg unter Hptm. Edmund Daser neu aufgestellten Ergänzungsstaffel des KG 40 auf, wo sie zusammen mit einigen älteren Mustern der Fw 200 C zur Schulung neuer Condor-Besatzungen benutzt wurden. Zunächst flogen sie noch mit ihren Stammkennzeichen, um dann im Juni die Verbandskennzeichen F8+BU (0019), F8+CU (2893), F8+DU (2895) und F8+EU (2994) zu erhalten. Die F8+CU ging am 15. Juni 1941 auf dem Flugplatz Aalborg-West durch Brand verloren, nachdem beim Anlassen der Steuerbord-Innenmotor Feuer gefangen hatte. Mit der F8+DU musste Hptm. Hans Willers am 29. Juli 1941 infolge Schwierigkeiten mit der Seitentrimmanlage bei Farmbach in Thüringen notlanden, so dass diese Maschine für längere Zeit ausfiel.

Mit Aufstellung der IV./KG 40 wurde der Schulbetrieb von Lüneburg nach Lechfeld verlegt, wo die Fw 200 nun zur 10. Staffel gehörten. Von Lechfeld aus wurden u. a. die F8+BU und F8+EU im September 1941 zu Transportflügen nach Athen-Eleusis eingesetzt. Dort war vorübergehend ein Kommando der III./KG 40 mit He 111 und Fw 200 zu Angriffen gegen Schiffsziele im Suezkanal stationiert. Nachdem die 10./KG 40 zur Schulung auf He 177 bestimmt worden war, erfolgte die Condor-Einweisung von Anfang 1942 an bei der 11. Staffel. Die D-2a/0019 führte nun das Verbandskennzeichen F8+LV, und die S2/2895 wurde zur F8+MV. Am 04. Mai 1942 wurde die W.Nr. 0019 mit einer Besatzung der 8./KG 40 unter Ofw. Walter Riepold von Orleans-Bricy, dem neuen Liegeplatz der IV./KG 40, zum Einsatz bei der III./KG z.b.V. 1 (Savoia-Staffel) nach Lecce in Süditalien kommandiert. Von dort aus flog sie Transporteinsätze nach Nordafrika. Auf einem Nachtflug Benghazi-Lecce musste das Flugzeug am 02. Juni wegen eines Gewitters und infolge Kraftstoffmangels vor der griechischen Insel Zante (Sakinthos) notwassern. Die drei Besatzungsmitglieder fanden dabei den Tod.

Als nächstes Flugzeug schied am 18. Januar 1943 die S3/2895 bei der IV./KG 40 aus. Auf dem Flugplatz Chateaudun, wohin die Gruppe inzwischen ihren Schulbetrieb verlegt hatte, wurde der Condor von einer Bf 109 gerammt und zu 50 Prozent beschädigt. Eine Reparatur erschien nicht mehr sinnvoll, so dass als letztes der ehemaligen Verkehrsflugzeuge, bei der Truppe „Hansa-Condore“ genannt, nur noch die S5/2994 übrig geblieben war.

Die bisher als Erprobungs- und Reiseflugzeug bei Focke-Wulf eingesetzte D-2c NA+WN (W.Nr. 0021), die zeitweilig auch



route impossible. But waiting for the aircraft in Barcelona was in vain and no radio contact had been established. Capt. Harold F. Augspurger of the USAAF's 415th NFS had attacked the aircraft near Dijon with his Beaufighter Mk. VI F and the aircraft crashed near Saint Nicolas les Citeaux. On board were three crew members and five passengers and their tragic fate could only be solved decades later.

Six months earlier the General Staff of the Luftwaffe (4.Abt.) had ordered the transfer of another four Fw 200 aircraft of KG 40 to DLH as airliners. Together with D-AMHL they were to be used on the routes to Spain together with a Ju 90 to replace the Douglas Dc-3s. But on May 13, 1944, DLH had to declare that these four aircraft would only be available within two months at the earliest. But it wasn't meant to be. One aircraft fell victim to fighter bombers on May 21 during modifications at the DLH maintenance center in Leipzig-Schkeuditz and the other three examples were destroyed on August 16 during a bombing raid.

Only the Fw 200 A-0 S5/2995 had been taken over by DLH again on July 11, 1944 and was in service once more as D-ARHW "Friesland". From July 31 to October 14, it was operated on the Spanish route K22 and from October 30 it flew the Route 8 Berlin-Stockholm.

On November 29, 1944, D-ARHW took-off at 09:10 at Tempelhof under the command of Flugkapitän Paul Gutschmid with a crew of four and six passengers for a flight to Stockholm. An observer of the Swedish Navy on the Falsterbo lighthouse watched the aircraft at 10:25 crashing in flames into the Baltic Sea 9 km off of Måklappen. It could not be determined with certainty what had happened. It looks like D-ARHW had been shot in flames, probably by a German patrol boat.

With D-ARHW, the Lufthansa had lost its last Fw 200 A-0. During November 1944, another three Fw 200 Cs from Luftwaffe stocks were modified to airline standards by the DLH. Until March 15, 1945, this number grew to eight Fw 200 aircraft: C-3/0037 D-ASHG "Grenzmark" (already in airline service), C-3/0068 D-ASHH "Hessen" in Tempelhof, C-3/076 D-ASVV in Dresden, C-4/0111 D-ASVX in Prague, C-4/0142 D-ASVY in Schkeuditz, C4/0158 D-ASVZ in Munich, C-4/0190 D-ASVQ with Siebel in Schkeuditz and C-4/0199 D-ACBD in Tempelhof. In addition the two Fw 200 C-3 0058 and 0071 had arrived on February 22, 1945, at the maintenance center in Tempelhof. For crew training the DLH used Fw 200 C-4/U2 (W.Nr. 0138) CE+IC of the Fliegerstaffel des Führers (F.d.F.) from March 20 to 30, 1945.

D-ASVZ was still under conversion and was presumably destroyed at Munich-Riem airport on March 24, 1945, during a bombing raid. D-ASHH "Hessen" with Flugkapitän Künstle crashed into a wooded area near Piesenkofen on April 21, 1945, on a flight from Tempelhof to Riem. Only in 1952 the remains of the aircraft were found, proving after seven years, that all 17 missing passengers on board had been killed in the accident of April 1945.

Another converted Condor, D-ASVX "Thüringen", was taken on charge by Lufthansa on April 11, 1945. Its last flight was on May 5, 1945, from Aalborg to Flensburg. Another Fw 200C-3 registered D-AABR "Rheinland" took part in these last flights of the DLH and was in Pocking, Bavaria at war's end.

After its retreat from Rastenburg, parts of the Fliegerstaffel des Führers (F.d.F.) had taken residence there. This special unit had been formed after the start of the war with the personnel and equipment of the Dienststelle Flieger des Reichssicherheitsdienstes

Erprobungen für die Propeller-Firma Schwarz geflogen hatte, kam Ende Januar 1943 zur Lufttransportstaffel (LTS) 290. Nach nur einem Tunis-Einsatz wurde das weiterhin unbewaffnete Flugzeug schon am 06. April 1943 wieder nach Tempelhof zurück beordert. Die fehlende Bewaffnung hatte wohl den Ausschlag dafür gegeben, dass diese Fw 200 am 16. Juli 1943 von der Lufthansa übernommen werden konnte. Das Flugzeug erhielt wieder sein altes Kennzeichen D-AMHL „Pommern“ und wurde nach notwendigen Überholungs- und Umbauarbeiten vom 06. November 1943 an als Verkehrsflugzeug eingesetzt.

Am 27. September 1944 war das Flugzeug mit Flugkapitän Helmut Liman um 20:15 Uhr in Stuttgart-Echterdingen gestartet. Der Flug sollte in etwa 1,5 km Höhe über französisches Gebiet entlang der Schweizer Grenze durchgeführt werden. Obwohl Südfrankreich bereits von alliierten Truppen besetzt war, schien die Wetterlage auf dieser Route eine Begegnung mit feindlichen Nachtjägern auszuschließen, also für damalige Verhältnisse ein Routineflug. Doch in Barcelona wartete man vergeblich auf das Eintreffen des Flugzeuges, mit dem kein Funkkontakt bestanden hatte. Capt. Harold F. Augspurger von der 415th NFS der USAAF hatte es mit seiner Beaufighter MK. VI F in der Nähe von Dijon angegriffen und bei Saint Nicolas les Citeaux zum Absturz gebracht. An Bord hatten sich drei Mann Besatzung und fünf Passagiere befunden, deren tragisches Schicksal sich erst nach Jahrzehnten klären ließ.

Ein halbes Jahr zuvor hatte der Generalstab der Luftwaffe (4. Abt.) die Abgabe von vier weiteren Fw 200 aus Beständen des KG 40 an die DLH zum Einsatz als Verkehrsflugzeuge verfügt. Sie sollten auf der Spanien-Strecke gemeinsam mit der D-AMHL und einer Ju 90 die bisher dort eingesetzten Douglas DC-3 ablösen. Allerdings musste die DLH am 13. Mai 1944 mitteilen, dass diese vier Maschinen frühestens in zwei Monaten einsatzklar werden würden. Aber nicht einmal dazu sollte es kommen, denn während der Umbauarbeiten in der DLH-Werft Leipzig-Schkeuditz wurden eine Maschine am 21. Mai durch Tiefflieger und drei weitere am 16. August bei einem Bombenangriff zerstört.

Lediglich die Fw 200 A-0 S5/2995 war am 11. Juli 1944 wieder von der DLH übernommen worden und flog nun erneut als D-ARHW „Friesland“ im Liniendienst. Vom 31. Juli bis zum 14. Oktober kam sie auf der Spanienstrecke K 22 zum Einsatz und fand vom 30. Oktober an Verwendung auf der Strecke 8 Berlin-Stockholm. Unter Führung von Flugkapitän Paul Gutschmid war die D-ARHW am 29. November 1944 um 09:10 Uhr in Tempelhof mit vier Mann Besatzung und sechs Passagieren zu einem Linienflug nach Stockholm gestartet. Ein Posten der schwedischen Marine auf dem Leuchtturm Falsterbo beobachtete, wie das Flugzeug um 10:25 Uhr in einer Entfernung von neun km vor Måklappen brennend in die Ostsee stürzte. Was geschehen war, ließ sich mit letzter Gewissheit nicht klären. Alles deutet darauf hin, dass die D-ARHW in Brand geschossen worden war, möglicherweise von einem deutschen Vorpostenboot.

Mit der D-ARHW hatte die Lufthansa ihre letzte Fw 200 A-0 verloren, aber im November 1944 befanden sich erneut drei Fw 200 C aus Luftwaffenbeständen bei der DLH im Umbau zu Verkehrsflugzeugen. Bis zum 15. März 1945 hatte sich der Bestand sogar auf acht Fw 200 erhöht: C-3/0037 D-ASHG „Grenzmark“ (bereits im Liniendienst eingesetzt), C-3/0068 D-ASHH „Hessen“ in Tempelhof, C-3/076 D-ASVV in Dresden, C-4/0111 D-ASVX in Prag, C-4/0142 D-ASVY in Schkeuditz, C4/0158 D-ASVZ in München, C-4/0190 D-ASVQ bei Siebel in Schkeuditz und C-4/0199 D-ACBD in Tempelhof. Zusätzlich waren bis zum 22. Februar 1945 auch noch die beiden Fw 200 C-3 0058 und 0071 zum Umbau bei den Überholungswerkstätten in Tempelhof eingetroffen. Zur Besatzungsschulung nutzte die DLH vom 20. bis 30. März 1945 die Fw 200 C-4/U2 (W.Nr. 0138) CE+IC der Fliegerstaffel des Führers (F.d.F.).

Die noch im Umbau befindliche D-ASVZ wurde vermutlich am 24. März 1945 bei einem Bombenangriff auf den Flughafen München-Riem zerstört. Die D-ASHH „Hessen“ mit Flugkapitän



(RSD). This Staffel was led by Flugkapitän Hans Baur in the rank of an SS-Gruppenführer and Lieutenant General of the Police but the many peculiarities of the unit shall not be discussed here.

In the beginning the F.d.F. had only two Fw 200 aircraft, V3/3099 and S8/3098. On January 21, 1939, it was ordered that they were to be completed as the aircraft of the Führer and its escort aircraft. S8/3098 D-ACVH "Grenzmark" was accepted on June 30 and Hitler used it to visit troops in Poland during September 1939. Initially, only an iron cross was added to the civilian registration of the aircraft. Later the "Grenzmark" flew with the codes WL+ACVH and AC+VH, before it received its final code NK+NM.

On December 23, 1941, the aircraft piloted by Flugkapitän Ludwig Gaim crash landed at Orel in Russia with a "Christmas Donation of the Führer" on board. Its successor in the Fliegerstaffel des Führers (F.d.F.) during February 1942, became the armed Condor Fw 200 C-3/U9 (W.Nr. 0099, KE+IX), which was operated along the still unarmed "Führerflugzeug" Fw 200 V3 26+00. The Fw 200 V3 had been delivered on October 19, 1939 and an entry in the guest book of the aircraft shows that Hitler had been on board for the first time on November 10, 1939. On July 18, 1944, at that time the armed Fw 200 C-4/U1 had been the favorite aircraft of the Führer for some time, 26+00 was destroyed on the ground by enemy fire. At the turn of the year 1942/43 the new and now armed Fw 200 C-4/U1 CE+IB (W.Nr. 0137) and C-4/U2 CE+IC (W.Nr. 0138) had arrived at the F.d.F..

Further armed special versions of the Fw 200 for the transport of high ranking personnel followed in 1943 and 1944. Originally scheduled for Göring, the C-4/U1 GC+AE (W.Nr. 0176, initial code GC+SE) was left to Himmler and Großadmiral Dönitz used the C-4/U2 GC+SJ "Albatros III" (W.Nr. 0181). Speer flew the Fw 200 C-6/U2 TA+MS (W.Nr. 0216) and W.Nr. 0230, also completed as Fw 200 C-6/U2 DP+OR, was used by the Chief of Staff. In early 1944, the F.d.F. received Fw 200 C-4/U1 TK+CV (W.Nr. 0240) as an additional Führer aircraft. During May 1945, this Condor as well as the aircraft of Himmler and Dönitz were at the airport of Flensburg-Weiche. After Hitler's death the F.d.F. had been re-designated Kuriergruppe OKW. Gruppenkommandeur was Major Erich Adam, the pilot of Speer and the Fw 200 aircraft belonged to the 1. Staffel at the location of the Dönitz Government.

The Fw 200 in International Service

What happened to the Fw 200 aircraft abroad? As the airline of a neutral country the Danish DDL had served the scheduled service 27 Copenhagen-Hamburg-London with OY-DEM "Jutlandia" even on August 31, 1939. This may well have been the last airline service between Germany and England before the start of WW II. The DDL resumed the airline service from Copenhagen to Rangsorf near Berlin with a Ju 52/3m on October 4, 1939. The service to England was only re-established on November 13. On this route to Shoreham with a stop in Amsterdam, the DDL used both of its Fw 200 aircraft.

On the day of the German occupation of Denmark on April 9, 1940, OY-DAM piloted by Harald Jansen was at Shoreham and was interned by the British. On May 15, 1940, this Condor was registered as G-AGAY for B.O.A.C. and was named "Wolf". The initial intention was to operate the aircraft in airline service, but it went into storage at Whitchurch.

On January 9, Captain Hansen transferred G-AGAY to White Waltham where it was to serve as a four-engin

August Künstle stürzte am 21. April 1945 auf einem Flug von Tempelhof nach Riem in einem Waldgelände bei Piesenkofen im Kreis Mühldorf ab. Erst 1952 gab es Gewissheit, dass alle bis dahin als vermisst geltenden 17 Insassen den Tod gefunden hatten.

Vom 11. April 1945 an kam mit der D-ASVX „Thüringen“ ein weiterer umgebauter Condor bei der Lufthansa in den Liniendienst, letzter Flug am 05. Mai 1945 von Aalborg nach Flensburg. Außerdem war noch eine Fw 200 C-3 mit dem Kennzeichen D-AABR „Rheinland“ an diesen letzten Flügen der DLH beteiligt und befand sich bei Kriegsende in Pocking/Bayern. Dort hatten sich nach ihrem Abzug aus Rastenburg auch Teile der Fliegerstaffel des Führers (F.d.F.) eingerichtet. Dieser Sonderverband war nach Kriegsbeginn mit dem Personal und den Flugzeugen der Dienststelle Flieger des Reichssicherheitsdienstes (RSD) gebildet worden. Auf die vielen Besonderheiten dieser von Flugkapitän Hans Baur zuletzt im Range eines SS-Gruppenführers und Generalleutnants der Polizei geführten Staffel soll hier nicht weiter eingegangen werden. Anfangs gab es bei der F.d.F. nur zwei Fw 200, die V3/3099 und S8/3098; sie waren am 21. Januar 1939 zur Fertigstellung als Führer- und Führerbegleitflugzeug bestimmt worden. Die am 30. Juni als D-ACVH „Grenzmark“ übernommene S8/3098 benutzte Hitler im September 1939 zu Truppenbesuchen in Polen. Anfangs war das zivile Kennzeichen der Maschine nur durch ein Balkenkreuz ergänzt. Die „Grenzmark“ flog dann vorübergehend mit den Kennungen WL+ACVH und AC+VH, bis sie ihr endgültiges Stammkennzeichen NK+NM erhielt. Das Flugzeug, mit einer „Weihnachtsspende des Führers“ an Bord, hatte am 23. Dezember 1941 bei einer Bruchlandung mit Flugkapitän Ludwig Gaim auf dem Flugplatz Orel in Russland ein vorzeitiges Ende gefunden.

Nachfolger in der Fliegerstaffel des Führers (F.d.F.) wurde im Februar 1942 ein bewaffneter Condor in der Ausführung Fw 200 C-3/U9 (W.Nr. 0099, KE+IX), der dann zusammen mit dem weiterhin unbewaffneten „Führerflugzeug“ Fw 200 V3 26+00 eingesetzt wurde. Die Abnahme der Fw 200 V3 war am 19. Oktober 1939 erfolgt, und eine Eintragung im Gästebuch des Flugzeuges zeigt an, dass Hitler erstmals am 10. November 1939 an Bord war. Am 18. Juli 1944, als längst eine bewaffnete Fw 200 C-4/U1 das bevorzugte „Führerflugzeug“ war, wurde die 26+00 durch Feindeinwirkung am Boden zerstört. Zur Jahreswende 1942/43 waren die Fw 200 C-4/U1 CE+IB (W.Nr. 0137) und C-4/U2 CE+IC (W.Nr. 0138) als neue, nun bewaffnete Führer- und Führerbegleitflugzeuge zur F.d.F. gekommen.

Als Reiseflugzeuge für andere hochrangige Persönlichkeiten folgten 1943 und 1944 weitere bewaffnete Sonderausführungen der Fw 200. Die zunächst für Göring vorgesehene C-4/U1 GC+AE (W.Nr. 0176, ursprüngliches Stammkennzeichen GC+SE) wurde Himmler überlassen, während Großadmiral Dönitz die C-4/U2 GC+SJ „Albatros III“ (W.Nr. 0181) benutzte. Speer flog mit der Fw 200 C-6/U2 TA+MS (W.Nr. 0216), und für den Chef des Generalstabes wurde die W.Nr. 0230 ebenfalls als Fw 200 C-6/U2 DP+OR fertig gestellt. Anfang 1944 erhielt die F.d.F. als zusätzliches Führerflugzeug noch die Fw 200 C-4/U1 TK+CV (W.Nr. 0240). Dieser Condor sowie die Flugzeuge von Himmler und Dönitz befanden sich im Mai 1945 auf dem Flugplatz Flensburg-Weiche. Nach Hitlers Tod war die F.d.F. noch umbenannt worden in Kuriergruppe OKW. Gruppenkommandeur war Major Erich Adam, der Flugzeugführer von Speer, und die Fw 200 gehörten nun zur 1. Staffel am Standort der Regierung Dönitz.

Die Fw 200 im Ausland

Was geschah mit den Fw 200 im Ausland? Als Fluggesellschaft eines neutralen Landes hatte die dänische DDL noch am 31. August 1939 mit der OY-DEM „Jutlandia“ planmäßig die Strecke 27 Kopenhagen-Hamburg-London bedient. Dies dürfte wohl die letzte Flugverbindung zwischen Deutschland und England vor dem Zweiten Weltkrieg gewesen



pilot trainer. On this day the RAF serial DX177 was assigned but it was never applied. On July 12, 1941, G-AGAY took-off for a test flight piloted by Hansen and his British co-pilot Kenneth Day. Due to bad airfield conditions this flight ended in a crash landing. Considering the damage and the non-availability of spare parts it was decided on January 18, 1942, to scrap the aircraft.

On August 16, 1940, the second Condor of the DDL, OY-DEM, resumed its airline service, which was granted to the Danish during the whole war despite of the German occupation. DDL even operated inner-German routes. On January 26, 1945, OY-DEM operated its last flight from Berlin via Copenhagen to Malmö where the aircraft was parked with an alleged engine problem. But on May 9, 1945, one day after the German surrender, the aircraft was in the air again for a test flight, flew to Stockholm and returned from there to Copenhagen on the next day. From May 24, OY-DEM was in airline service again.

In February 1946, DDL took delivery of two more Fw 200 aircraft originating from British war booty stocks. These were the former D-ASVX "Thüringen" from Lufthansa designated as Air Ministry 96 and Air Ministry 97, the former GC+SJ „Albatros III“ of Großadmiral Dönitz. While A.M.96 was ferried from Schleswig to Copenhagen without problems on February 12, 1946, A.M.97 crashed on take-off from Schleswig on February 28 and was cannibalized on site.

On September 4, 1946, OY-DEM suffered a broken tail-wheel while landing at London's Northolt airfield and was so heavily damaged that it was removed from the Danish Register on January 31, 1947 and was scrapped subsequently. This also meant the end for the former D-ASVX, which was towed from Kastrup airport through Copenhagen's city to a scrap dealer in Tåstrup on July 29, 1947. Parts of the Condors were possibly scheduled for the two Fw 200 A-0s still flying in Brazil to keep them in service.

Despite all the efforts of the USA to eliminate the German aeronautical influence in South America for its own profit, PP-CBI and PP-CBJ had been kept in service. On August 19, 1941, the Lufthansa subsidiary Sindicato Condor had been integrated into the national Brazilian company Serviços Aéreos Condor (S.A.C.), thus allowing the continuation of operations. But for the USA this was not enough. The German personnel became interned in disgraceful conditions costing at least the life of Condor-Flugkapitän Paul Rohlandt.

With the threat to stop the fuel supply to Brazil the abandonment of the name Condor was finally enforced. On February 16, 1943, a Brazilian government decree substituted it with the new name Cruzeiro do Sul, but the two Fw 200 aircraft continued to fly. Only the BMW 132 G/L engines had to be replaced with Pratt & Whitney engines in 1943, due to a spares' shortage.

PP-CBI "Abaitará" went into storage during May 1947, because important spare parts were missing, which apparently were to be procured from Denmark. PP-CBJ "Arumani" was still operated by Cruzeiro do Sul and on March 12, 1950, it was struck by a DC-3 of Panair do Brasil (a subsidiary of P.A.A.) at Rio de Janeiro's Santos Dumont Airport. As repairing it was a hopeless venture, it was deleted from the Brazilian Civil Register and subsequently scrapped. On August 30, 1950, the same fate hit its sister, PP-CBI. For more than ten years these two Fw 200 aircraft had served the air traffic in South America well, in difficult circumstances and defied the competition from the USA.

The history of the civilian Fw 200 aircraft would be incomplete without mentioning use in Spain and the

sein. Während die DDL den Luftverkehr von Kopenhagen nach Rangsorf bei Berlin bereits am 04. Oktober 1939 mit einer Ju 52/3m wieder aufnahm, wurde eine Verbindung nach England erst wieder am 13. November eingerichtet. Auf dieser Strecke, die mit Zwischenlandung in Amsterdam nach Shoreham führte, setzte die DDL ihre beiden Fw 200 ein.

Am Tage der deutschen Besetzung Dänemarks, dem 09. April 1940, befand sich die OY-DAM mit Flugkapitän Harald Hansen in Shoreham und wurde dort von den Engländern beschlagnahmt. Am 15. Mai 1940 wurde der Condor dann als G-AGAY für die B.O.A.C. zugelassen und erhielt den Namen „Wolf“. Entgegen der ursprünglichen Absicht zögerte man aber, das Flugzeug im Luftverkehr einzusetzen und stellte es in Whitchurch ab.

Am 09. Januar überführte Flugkapitän Hansen die G-AGAY nach White Waltham, wo sie zur Umschulung auf viermotorige Flugzeuge dienen sollte. An diesem Tage wurde auch das RAF-Serial DX 177 zugeteilt, offenbar ohne je benutzt zu werden. Erst am 12. Juli 1941 startete die G-AGAY mit Hansen und dem britischen Kopiloten Kenneth Day wieder zu einem Probeflug, der auf Grund der Platzverhältnisse mit einer Bruchlandung endete. In Anbetracht der Beschädigungen und des Mangels an Ersatzteilen wurde am 18. Januar 1942 die Verschrottung des Flugzeuges angeordnet.

Der zweite Condor der DDL, die OY-DEM, flog vom 16. August 1940 an wieder im Luftverkehr, der den Dänen trotz der deutschen Besetzung während der gesamten Kriegsdauer zugestanden wurde; dabei wurden von der DDL sogar innerdeutsche Streckenabschnitte übernommen. Am 26. Januar 1945 führte die OY-DEM ihren letzten Flug von Berlin über Kopenhagen nach Malmö aus, wo das Flugzeug dann wegen eines angeblichen Motorschadens abgestellt wurde. Aber genau am 09. Mai 1945, einen Tag nach der deutschen Gesamtkapitulation, war das Flugzeug wieder zu einem Probeflug in der Luft, flog nach Stockholm und kehrte von dort am nächsten Tag nach Kopenhagen zurück. Vom 24. Mai an war die OY-DEM wieder im Liniendienst eingesetzt.

Im Februar 1946 übernahm die DDL sogar noch zwei Fw 200 aus englischer Kriegsbeute. Dabei handelte es sich um die als Air Ministry 96 gekennzeichnete ehemalige D-ASVX „Thüringen“ der Lufthansa und die Air Ministry 97, die ehemalige Reisemaschine GC+SJ „Albatros III“ von Großadmiral Dönitz. Während die A.M.96 am 12. Februar 1946 glatt von Schleswig nach Kopenhagen überführt wurde, ging die A.M.97 beim Start in Schleswig am 28. Februar zu Bruch und wurde an Ort und Stelle ausgeschlachtet.

Die OY-DEM erlitt am 04. September 1946 bei einer Landung auf dem Londoner Flughafen Northolt durch Spornradbruch so schwere Beschädigungen, dass sie am 31. Januar 1947 aus dem dänischen Luftfahrzeugregister gestrichen und danach verschrottet wurde. Dies bedeutete auch das Ende für die ehemalige D-ASVX, die am 29. Juli 1947 vom Flughafen Kastrup quer durch die Kopenhagener Innenstadt zu einem Schrottplatz nach Tåstrup geschafft wurde. Später von Dänemark nach Südamerika verkaufte Condor-Teile sollten möglicherweise zur Instandhaltung der beiden noch in Brasilien fliegenden Fw 200 A-0 dienen.

Entgegen allen Bestrebungen aus den USA, den deutschen Luftverkehrseinfluss in Südamerika zum eigenen Nutzen zu eliminieren, waren die PP-CBI und PP-CBJ im Einsatz geblieben. Zwar war die Lufthansa-Tochtergesellschaft Sindicato Condor am 19. August 1941 in eine nationale brasilianische Gesellschaft mit dem Namen Serviços Aéreos Condor (S.A.C.) eingebracht worden, was zunächst die Fortsetzung des Flugbetriebes ermöglichte. Den USA genügte das aber noch nicht. Das deutsche Personal wurde unter unwürdigen Bedingungen in Brasilien interniert, was zumindest den Condor-Flugkapitän Paul Rohlandt das Leben kostete. Mit der Drohung, die Treibstofflieferungen an Brasilien einzustellen, wurde schließlich die Aufgabe des Namens Condor erzwungen. An seine Stelle trat am 16. Februar 1943 durch ein brasilianisches Regierungsdekret die neue Bezeichnung



Soviet Union. During the war, Lufthansa had chartered some Ju 52/3ms from the Spanish airline Iberia. During its return to Spain one of them had been destroyed during a bombing raid at Stuttgart-Echterdingen on September 5, 1944. As a replacement Spain was offered one of the Fw 200 aircraft of KG 40 that had been interned in Spain after emergency landings. Two of these aircraft were to be sold to Iberia.

The Fw 200 C-4/U3 F8+AS (W.Nr. 0175) was parked in a hangar at the Sao Pablo Airport in Seville. It was legally transferred from the Luftwaffe to the Lufthansa. On January 12, 1945, it was officially delivered to Iberia but it was not long before the new acquisition was transferred to the Spanish Air Force, receiving the serial T.4-2. Until 1948, this Condor was operated by the Escuela Superior del Vuelo at Maticán as a trainer.

When the Red Army replaced the US Army as the occupation force in Leipzig, during July 1945, the DLH maintenance center at Schkeuditz still contained a couple of Fw 200 Cs which were to be converted to airliners for Lufthansa in the final weeks of the war but could not be completed in time. The Soviet military administration ordered the repair of these aircraft for use in the polar regions. The maintenance center with German personnel was listed as a repair shop within the Glavsevmorput (Arctic Ocean) Headquarters. At least three converted Fw 200 aircraft were ferried to the Soviet Union and received the registrations CCCP-H-400, H-401 and H-500. They were used by Polarnaja Aviazija, the polar flight branch of Glavsevmorput for ice reconnaissance. On November 13, 1946, H-400, commanded by the famous polar pilot Michail Titov, had to make an emergency landing on an ice flow on the Kara Sea on a flight from the Jamal peninsula to Amderma, after the failure of three engines. The aircraft was lost but the crew was rescued off the ice in a dramatic operation with Po-2 biplanes. In 1949, the Condor H-500 gave valuable service in supplying the scientific polar expedition "Sever 4".

The central fuselage segment of an Fw 200 that had been cannibalized for the repair of the polar aircraft at Schkeuditz remains in existence. With a replicated cabin interior, it is on display at the Deutsches Technikmuseum in Berlin.



Cruzeiro do Sul, aber die beiden Fw 200 flogen weiter. Nur die eingebauten Motoren BMW 132 G/L mussten 1943 wegen Ersatzteilmangels durch Pratt & Whitney Motoren ersetzt werden.

Die PP-CBI „Abaitará“ wurde im Mai 1947 abgestellt, weil wichtige Ersatzteile fehlten, die aber offenbar noch aus Dänemark beschafft werden sollten. Die weiterhin von Cruzeiro do Sul eingesetzte PP-CBJ „Arumani“ wurde am 12. März 1950 auf dem Flughafen Santos Dumont in Rio de Janeiro von einer DC 3 der Panair do Brasil (Tochtergesellschaft der P.A.A.) gerammt. Da eine Reparatur aussichtslos war, wurde die Maschine am 02. Mai 1950 aus dem brasilianischen Luftfahrzeugregister gestrichen und anschließend verschrottet. Das gleiche Schicksal traf am 30. August 1950 auch das Schwesterflugzeug PP-CBI. Mehr als zehn Jahre lang hatten diese beiden Fw 200 dem Luftverkehr in Südamerika unter widrigen Umständen wertvolle Dienste geleistet und ihrer Konkurrenz aus den USA getrotzt.

Die Geschichte der zivilen Fw 200 wäre unvollständig, würde nicht auch ihre Verwendung in Spanien und in der Sowjetunion gestreift. Während des Krieges hatte die Lufthansa einige Ju 52/3m von der spanischen Fluggesellschaft Iberia gechartert. Bei der Rücküberführung nach Spanien war eine von ihnen am 05. September 1944 bei einem Bombenangriff auf den Flughafen Stuttgart-Echterdingen zerstört worden. Als Ersatz wurde eine der nach Notlandungen in Spanien internierten Fw 200 des KG 40 angeboten; zwei weitere dieser Maschinen sollten an die Iberia verkauft werden.

Zunächst wurde die in Sevilla auf dem Flughafen San Pablo in einer Halle abgestellte Fw 200 C-4/U3 F8+AS (W.Nr. 0175) von der Luftwaffe an die DLH übereignet. Am 12. Januar 1945 erfolgte die offizielle Übergabe an die Iberia, die sich aber sehr bald von dieser Neuerwerbung trennte. Das Flugzeug wurde von der spanischen Luftwaffe übernommen und erhielt dort die Kennung T.4-2. Bis 1948 war dieser Condor dann bei der Escuela Superior del Vuelo in Maticán als Schulflugzeug eingesetzt.

Als die Rote Armee im Juli 1945 die US Army in Leipzig als Besatzungsmacht ablöste, befanden sich in der ehemaligen DLH-Werft auf dem Flughafen Schkeuditz immer noch einige Fw 200 C, die in den letzten Wochen vor Kriegsende als Verkehrsflugzeuge für die Lufthansa umgebaut werden sollten, aber nicht mehr fertig geworden waren. Die sowjetische Militäradministration ordnete die Instandsetzung dieser Flugzeuge für eine Verwendung in den Polarregionen an. Der Werftbetrieb mit deutschem Fachpersonal wurde daher als Reparaturwerk Schkeuditz der Hauptverwaltung Nordmeerweg (Glavsevmorput) geführt.

Mindestens drei umgebaute Fw 200 wurden in die Sowjetunion überführt und dort mit den Kennzeichen CCCP-H-400, H-401 und H-500 von der Polarnaja Aviazija, dem Polarflugwesen von Glavsevmorput, vor allem zur Eiskundung eingesetzt. H-400, mit dem bekannten Arktisflieger Michail Titlov als Kommandant, musste am 13. November 1946 auf einem Flug von der Halbinsel Jamal nach Amderma auf einer Eisscholle in der Karasee notlanden, nachdem drei Motoren ausgefallen waren. Das Flugzeug war verloren, aber die Besatzung konnte in einer dramatischen Rettungsaktion mit Doppeldeckern PO-2 vom Eis geholt werden. Noch 1949 leistete der Condor N-500 gute Dienste bei der Versorgung der wissenschaftlichen Polarexpedition „Sever 4“. Das mittlere Rumpfsegment einer Fw 200, die für die Herrichtung dieser Polarflugzeuge in Schkeuditz ausgeschlachtet worden war, blieb erhalten. Es ist heute mit einer nachgebildeten Kabineneinrichtung im „Deutsches Technikmuseum“ in Berlin ausgestellt.

Dipl.-Ing. Kurt Tank, Chefkonstrukteur und Technischer Direktor der Focke-Wulf Flugzeugwerke in Bremen – der Schöpfer der Fw 200 „Condor“.
Kurt Tank, chief developer and technical director of Focke-Wulf Company in Bremen – the creator of the Fw 200 Condor.
(Ott Collection)



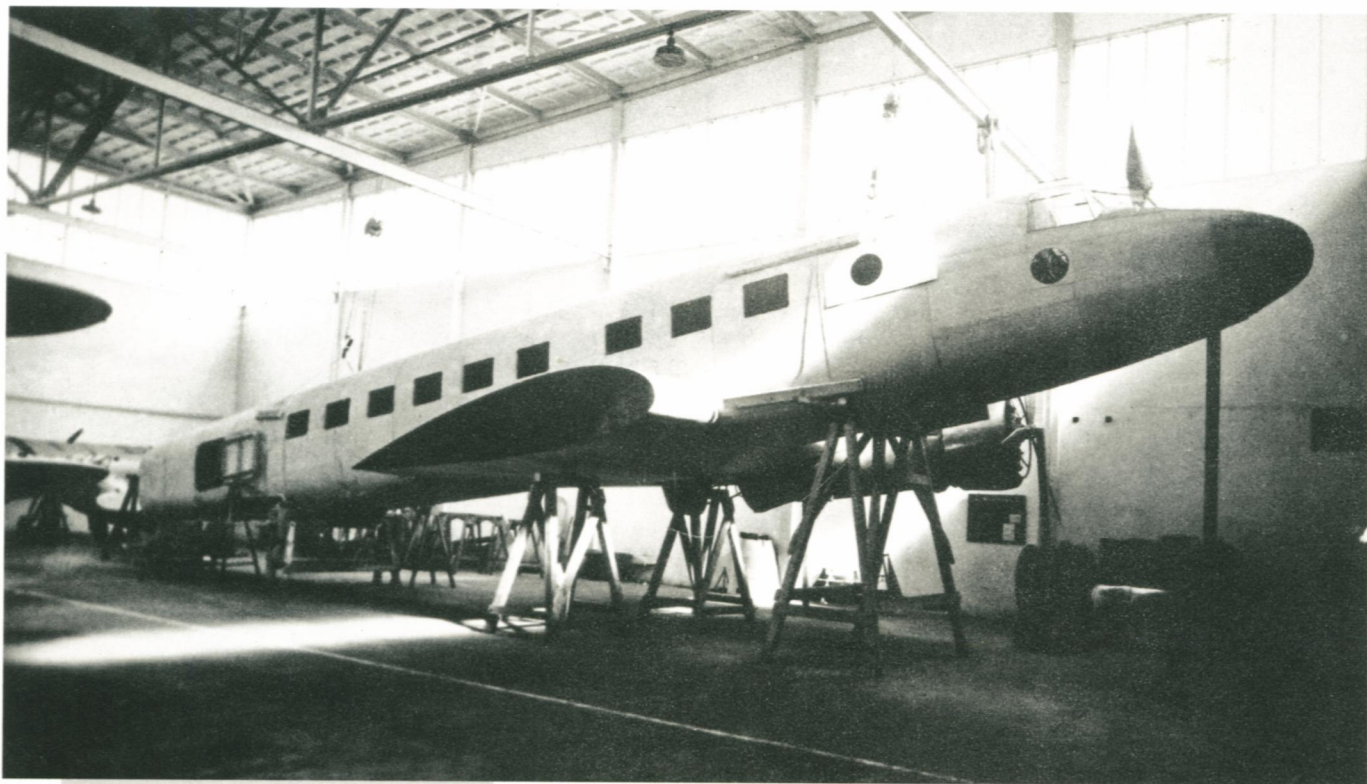
Focke-Wulf Fw 200 Luftverkehr, Transport, Schulung und Reise

Baumuster	Werk-Nr.	Kennung	Name	Halter	Zugang	Abgang	Bemerkungen
Fw 200 V1	2000	D-AERE	Brandenburg	DLH	04.02.38	28.02.38	Ersflug 06.09.37, Umbau Weltflug 03.04.38
		D-ACON		RLM	04.07.38	06.12.38	Manila, bei Notwasserung zerstört
Fw 200 V2	2484	D-AETA	Westfalen	DLH	06.05.38	08.39	E-Stelle Rechlin, Umbau Foto-Flugzeug
		WL+AETA		VfH	08.39	11.39	Bildaufklärung (Rowehl)
		F8+GH		1./KG 40	28.11.39	03.40	Schul- und Kurierflugzeug
		GF+GC		4./KGzBV 107	03.40	28.05.40	Gardermoen, Bruchlandung, ausgeschlachtet
Fw 200 A-0 (S1)	2893	D-ADHR	Saarland	DLH	23.07.38	14.03.40	09.39 Einsatz bei 10./KG z.b.V. 172
		GF+GF		4./KGzBV 107	15.03.40	17.06.40	von 2./KGz. z.b.V. 108 übernommen
		D-ADHR	Saarland	DLH	26.07.40	21.03.41	Abgabe an Erg.St./KG 40 als GF+GF
Fw 200 A-0 (S2)	2894	F8+CU	Dania	DDL	26.05.41	15.06.41	Aalborg-West, durch Motorbrand zerstört
		OY-DAM	Wolff	BOAC	14.07.38	09.04.40	Shoreham/England, beschlagnahmt
		G-AGAY			15.05.40	12.07.41	White Waltham, Landeunfall, abgewrackt
Fw 200 A-0 (S3)	2895	DX 177		RAF	J.	J.	Kennzeichen zugeteilt aber nicht benutzt
		D-AMHC	Nordmark	DLH	29.08.38	29.08.39	E-Stelle Rechlin, Umbau Foto-Flugzeug
		WL+AMHC		VfH	09.39	11.39	Bildaufklärung (Rowehl)
		F8+HH		1./KG 40	28.11.39	07.04.40	Abgabe an 4./KGzBV 107 als Transporter
		TK+BS		4./KGzBV 107	04.05.40	17.06.40	von 2./KGz. z.b.V. 108 übernommen
		D-AMHC	Nordmark	DLH	26.07.40	21.03.41	Abgabe an Erg.St./KG 40 als TK+BS
		F8+DU		10.(Erg.)/KG 40	26.05.41	29.07.41	Farmbach/Thüringen, Notlandung
		F8+MV		11./KG 40	01.42	18.01.43	Chateaudun, von Bf 109 / 8639 gerammt
Fw 200 A-0 (S4)	2993	OY-DEM	Jutlandia	DDL	15.11.38	04.09.46	Northolt/England, Landeunfall, abgewrackt
Fw 200 A-0 (S5)	2994	D-ARHW	Friesland	DLH	13.01.39	14.04.40	Umrüstung Transporter für Narvik-Versorgung
		CB+FA		4./KGzBV 107	16.04.40	17.06.40	von 2./KGz. z.b.V. 108 übernommen
		D-ARHW	Friesland	DLH	27.07.40	09.02.41	Abgabe an 1./KG 40 als Bilderkunder
		F8+EU		10.(Erg.)/KG 40	26.05.41	10.07.44	ab 01.08.40 zur IV./KG 40 gehörend
		D-ARHW		DLH	11.07.44	29.11.44	Mäklappen, Absturz in die Ostsee
Fw 200 A-0 (S6)	2995	D-ASBK	Holstein	DLH	13.02.39	25.07.39	Überführungsflug Berlin-Rio 26.-29.07.39
		PP-CBJ	Arumani	Syndicato Condor	14.08.39	19.08.41	umbenannt in Serviços Aéreos Condor
		PP-CBJ	Arumani	Cruzeiro do Sul	16.02.43	12.03.50	Rio/Santos Dumont, von DC-3 PP-PCK gerammt
						02.05.50	Zulassung gestrichen
Fw 200 A-0 (S7)	2996	D-AXFO	Pommern	DLH	26.04.39	26.06.39	Überführungsflug Berlin-Rio 27.-29.06.39
		PP-CBI	Abaitará	Syndicato Condor	21.07.39	19.08.41	umbenannt in Serviços Aéreos Condor
		PP-CBI	Abaitará	Cruzeiro do Sul	16.02.43	30.08.50	Zulassung gestrichen (seit 05.47 abgestellt)
Fw 200 A-0 (S8)	3098	D-ACVH	Grenzmark	DLH	nicht geliefert	01.39	Umbau als Führer-Begleitflugzeug
		D-ACVH	Grenzmark	Regierung	30.06.39		ab 09.39 zeitweilig WL+ACVH und AC+VH
		NK+NM	Grenzmark	FdF	11.39	23.12.41	Orel/Russland, bei Bruchlandung zerstört
Fw 200 A-0 (S9)	3099	D-ARHU	Ostmark	DLH	nicht geliefert	01.39	Umbau als Reiseflugzeug für Hitler
Fw 200 V3		D-2600	Immelmann III	Regierung	19.10.39		10.39 zeitweilig WL+2600
		26+00	Immelmann III	FdF	11.39	18.07.44	durch Bombenangriff zerstört
Fw 200 A-0 (S10)	3324	D-ABOD	Kurmark	DLH	15.08.39	14.04.40	Umrüstung Transporter für Narvik-Versorgung
		CB+FB		4./KGzBV 107	16.04.40	22.04.40	Absturz durch Flächenbruch
Fw 200 B-1 (V4)	0001	J.		DLH	nicht geliefert	09.39	Umbau als Foto-Flugzeug mit 5000 km Reichweite
Fw 200 V10		BS+AF		VfH	13.11.39	23.11.39	Jever, Motorenausfall b. Start, abgewrackt
Fw 200 KB-1 (V5)	0009	OH-CLA	Karjala	Aero O/Y	nicht geliefert	11.04.40	vom RLM beschlagnahmt
Fw 200 D-1		VB+TZ		4./KGzBV 107	06.06.40	14.06.40	Transporter, Reichweite 2300 km
		D-AEQP	Kurmark	DLH	09.40	10.40	Sonderflüge nach Algier und Casablanca
		?		1./KG 40	11.40	23.11.40	Bordeaux-Merignac, durch Bomben zerstört
Fw 200 KB-1	0010	OH-CLB	Petsamo	Aero O/Y	nicht geliefert	11.04.40	vom RLM beschlagnahmt
Fw 200 D-1		VB+UA		4./KGzBV 107	22.06.40	15.07.40	vom KGzBV 172 übernommen
		D-AFST	Westfalen	DLH	09.40	10.40	Sonderflüge nach Algier und Casablanca
		VB+UA		2./KGzBV 108	11.40	14.12.40	Gardermoen, bei Bruchlandung zerstört
Fw 200 KC-1 (V6)	0017	J.		Dai Nippon K.K.	nicht geliefert	08.40	Bau als Fw 200 C-2 NA+WJ für Luftwaffe
Fw 200 KC-1	0018	J.		Dai Nippon K.K.	nicht geliefert	08.40	Bau als Fw 200 C-2 NA+WK für Luftwaffe
Fw 200 KC-1	0019	J.		Dai Nippon K.K.	nicht geliefert	08.40	Bau als Fw 200 C-2 NA+WL für Luftwaffe
Fw 200 D-2a		D-AWSK	Rheinland	DLH	11.09.40	02.41	Einsatz bei Wastiko, Abgabe an 1./KG 40
		F8+BU		10.(Erg.)/KG 40	26.05.41		ab 01.08.41 zur IV./KG 40 gehörend
		F8+LV		11./KG 40	01.42	03.42	Abgabe an 8./KG 40 als Schulflygzeug
		?		III./KGzBV 1	04.05.42	02.06.42	Insel Zante/Griechenland, Notwasserung
Fw 200 KC-1	0020	J.		Dai Nippon K.K.	nicht geliefert	08.40	als NA+WM für Luftwaffe vorgesehen
Fw 200 D-2b		D-ACWG	Holstein	DLH	09.10.40	02.41	Abgabe an 1./KG 40 als Bilderkunder
		F8+GL		3./KG 40	02.41	13.04.41	Bordeaux-Merignac, durch Bomben zerstört
Fw 200 KC-1	0021	J.		Dai Nippon K.K.	nicht geliefert	08.40	als NA+WN für Luftwaffe vorgesehen
Fw 200 D-2c		D-AMHL	Pommern	DLH	10.40	10.40	geliefert aber nicht eingesetzt
		NA+WN		Focke-Wulf	10.40	01.43	Erprobungs- und Reiseflugzeug
		NA+WN		LTS 290	26.01.43	06.04.43	nur 1 Einsatzflug nach Tunis
		D-AMHL	Pommern	DLH	16.07.43	27.09.44	bei Dijon von USAAF Nachtjäger abgeschossen
Fw 200 C-2	0016	?		DLH		21.05.44	Schkeuditz durch Tiefflieger zerstört
Fw 200 C-3	0037	D-ASHG	Kurmark	DLH	12.01.45	>22.02.45	mit 0058, 0068, 0071 bei DLH in Tempelhof
Fw 200 C-3	0068	D-ASHH	Hessen	DLH	12.01.45	21.04.45	Piesenkofen/Bayern, Absturz
Fw 200 C-3	0076	D-ASVV		DLH	>15.03.45	15.03.45	Dresden-Klotzsche
Fw 200 C-4 (C-5/FK)	0111	D-ASVX	Thüringen	DLH	>15.03.45	06.05.45	Flensburg, Kriegsbeute England, A.M.96
Fw 200 C-4	0142	D-ASVY		DLH	>15.03.45		Leipzig-Schkeuditz, 1946 Umbau Glavsevmorput?
Fw 200 C-4	0158	D-ASVZ		DLH	>15.03.45	24.03.45	München-Riem, vermutl. zerstört d.Bomben
Fw 200 C-4	0190	D-ASVQ		DLH	>15.03.45		Schkeuditz bei Siebel, 1946 Umbau Glavsevmorput?
Fw 200 C-4	0199	D-ACBD		DLH	>15.03.45		Berlin-Tempelhof
Fw 200 C-3	?	D-AABR	Rheinland	DLH		05.45	Pocking/Bayern, Kriegsbeute USA
Fw 200 C-3/U9	0099	KE+IX	(Begleitflzg.)	F.d.F.	01.42	<15.03.45	noch vorhanden, danach Verbleib unbekannt
Fw 200 C-4/U1	0137	CE+IB	(Hitler)	F.d.F.	12.42	24.08.44	Petrikau b.Lodz, Abschuss d. sowjetische Jäger
Fw 200 C-4/U2	0138	CE+IC	(Begleitflzg.)	F.d.F.	01.43	27.04.45	Wilhelmshorst b. Potsdam abgestürzt
Fw 200 C-4/U1	0176	GC+AE	(Himmeler)	F.d.F.	05.43	06.05.45	Flensburg, Kriegsbeute England, A.M.94
Fw 200 C-4/U2	0181	GC+SR	(Dönitz)	F.d.F.	06.43	06.05.45	Flensburg, Kriegsbeute England, A.M.97
Fw 200 C-6/U2	0216	TA+MJ	(Speer)	F.d.F.	09.43	10.04.45	Schönwalde, durch P-51 Tiefflieger zerstört
Fw 200 C-6/U2	0230	DP+OR	(Generalstab)	F.d.F.	10.43	<15.03.45	noch vorhanden, danach Verbleib unbekannt
Fw 200 C-4/U1	0240	TK+CV	(Hitler)	F.d.F.	09.44	06.05.45	Flensburg, Kriegsbeute England, A.M.95
Fw 200 C-4/U3	0175	T4-2		Span. Luftwaffe	27.08.47	25.01.49	ex GC+SD/F8+AS, 12.01.45 von DLH an Iberia
Fw 200 C-4	?	CCCP-H400		Polarnaja Aviazija	1946	13.11.46	Karasee, Notlandung auf Eisscholle
Fw 200 C-3	?	CCCP-H401		Polarnaja Aviazija	1946	1947	stationiert in Igarka/Nordsibirien
Fw 200 C-3	?	CCCP-H500		Polarnaja Aviazija	1947	1949	Flüge für Polarexpedition "Sever 4"



Focke-Wulf Fw 200 Prototypen und Musterflugzeuge

Focke-Wulf Fw 200 Prototypes and Test Aircraft



Der Condor nimmt Gestalt an. Bereits die erste Rumpf-Attrappe der Fw 200 lässt die Eleganz dieses neuen Verkehrsflugzeuges erkennen.

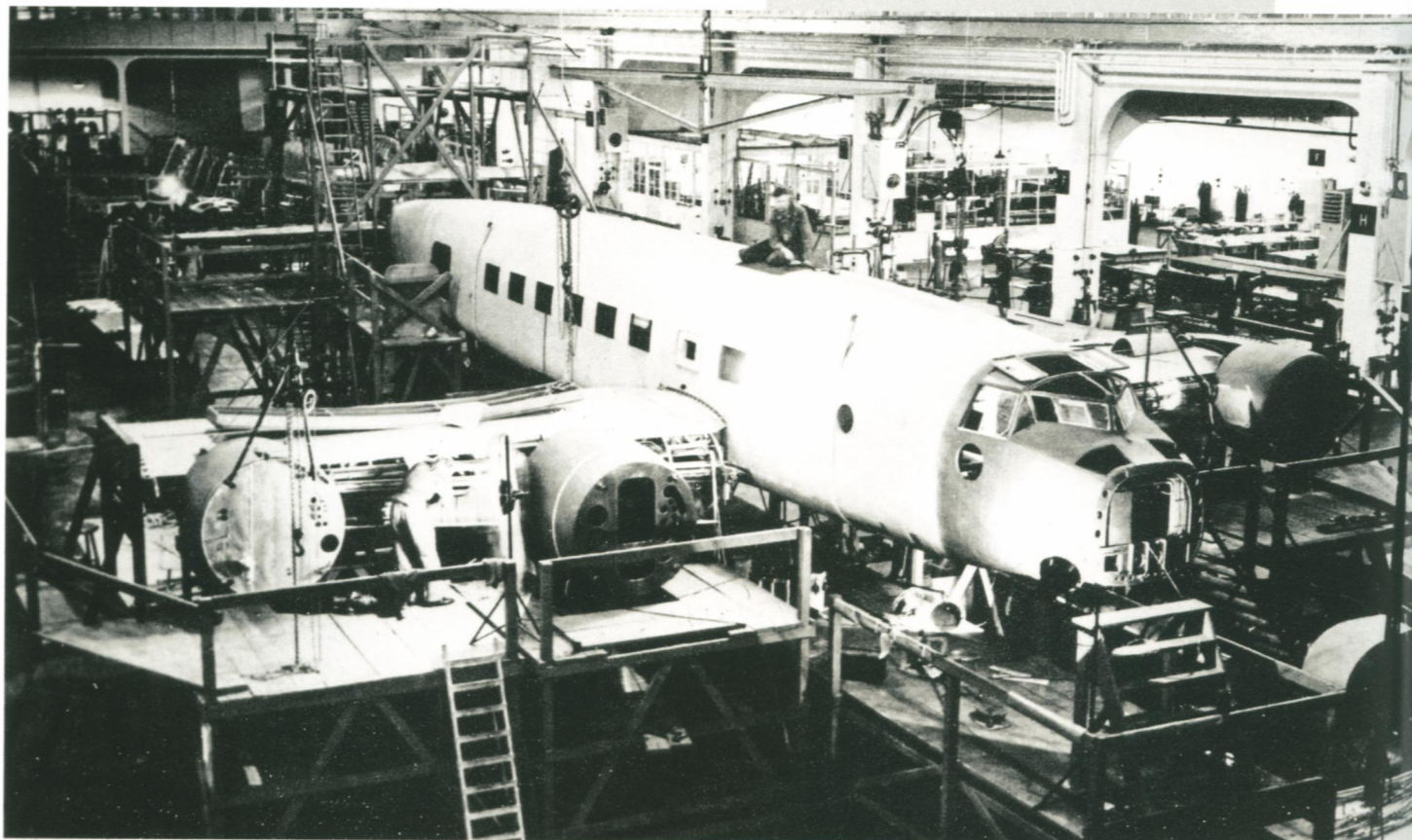
The Condor takes shape – the first fuselage mock-up shows the elegance of the new airliner.

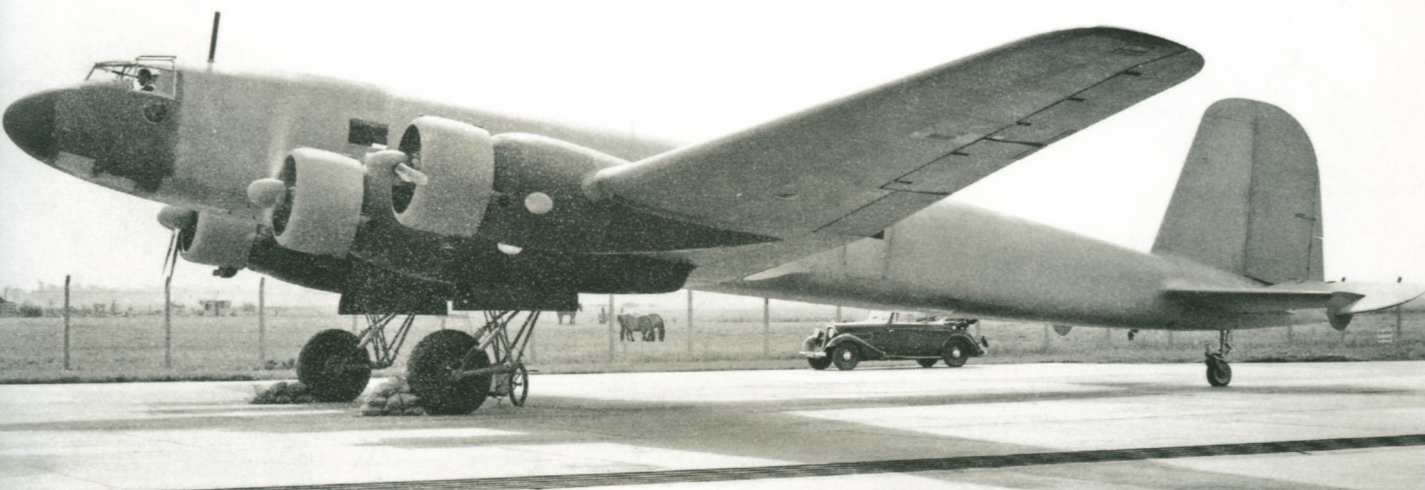
(Ott Collection)

Der erste Prototyp der Fw 200 geht im Sommer 1937 seiner Fertigstellung entgegen. Für die Montage der Außenflügel ist die Werkhalle in Bremen zu klein.

The first prototype of the Fw 200 nears completion in summer 1937. The plant in Bremen was too small to include the assembly of the outer wings.

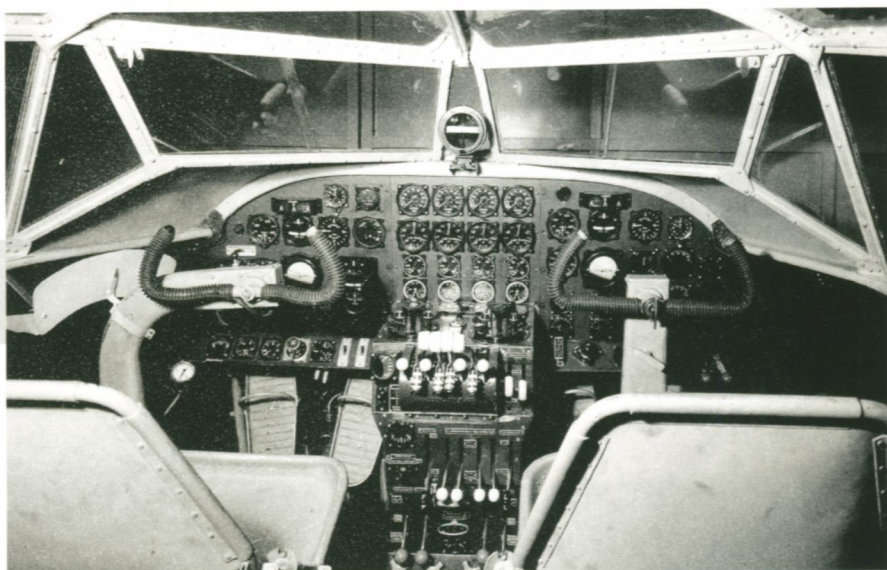
(Ott Collection)





Nach dem „Roll-out“ – die Fw 200 V1 trägt noch keine Kennzeichen – werden erstmals die Motoren angelassen. Der Erstflug findet am 06. September 1937 statt.
After the roll-out, the Fw 200 V1 has yet to have markings applied – the engines are started. The maiden flight took place on September 6, 1937.
(Ott Collection)

Die Gestaltung des Führerraumes der Fw 200 V1 ist vorbildlich und bleibt auch bei allen nachfolgenden Ausführungen diese Flugzeugmusters nahezu unverändert.
The cockpit lay-out of Fw 200 V-1 is exemplary and remained virtually unchanged in following versions.
(Ott Collection)



Als D-AERE geht die Fw 200 V1 in die Flugerprobung. Gut zu erkennen ist die ursprüngliche Ausführung der Tragflächen mit fast gerader Vorderkante.
The Fw 200 V1 commenced its flight tests registered as D-AERE. Clearly visible is the original version of the wing with almost straight forward leading edge.
(Ott Collection)





Wie die V1 wird auch das zweite Musterflugzeug, die Fw 200 V2 D-AETA „Westfalen“, im November 1937 noch mit der ursprünglichen Flügel- und Leitwerkform fertiggestellt.

Like Fw 200 V1 the second prototype, V2 D-AETA "Westfalen" was completed with the original wing and fin shape in November 1937.

(Ott Collection)

Die beiden Prototypen der Fw 200 werden am 27. November 1937 auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof der Presse vorgestellt.

On November 27, 1937, both Fw 200 prototypes were demonstrated to the press at Berlin-Tempelhof.

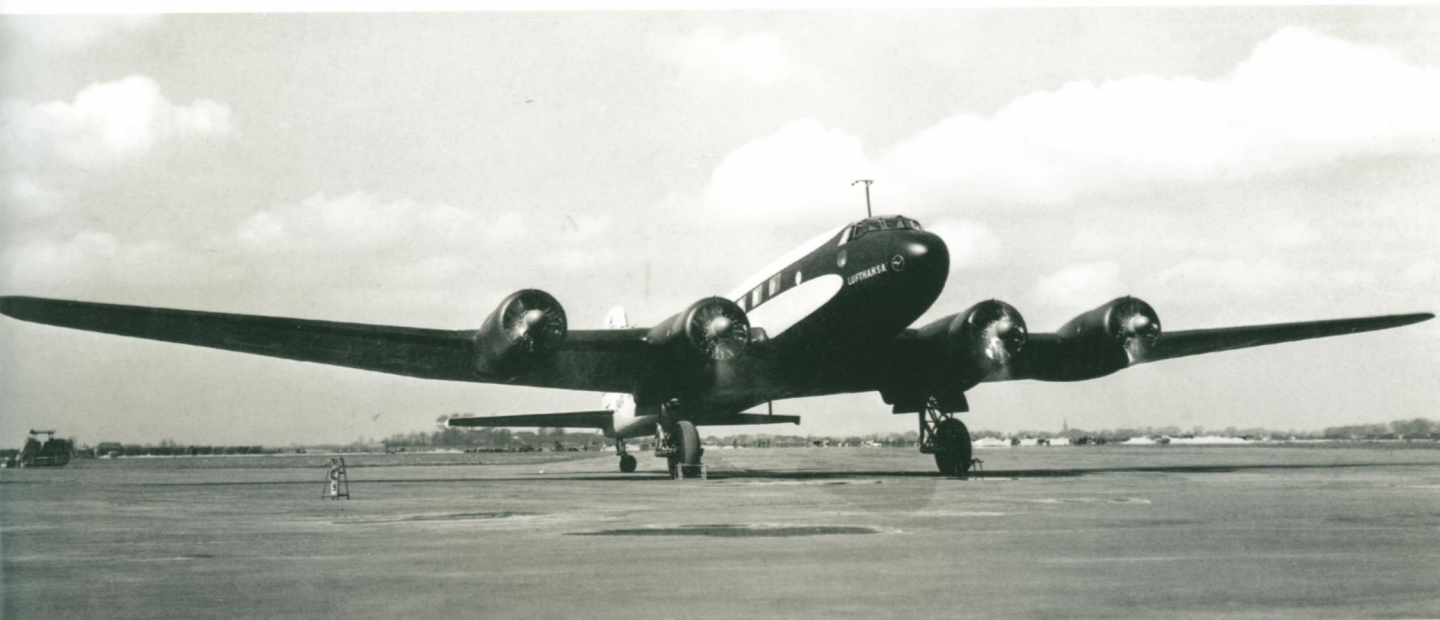
(Ott Collection)

Mit dem Namen „Brandenburg“ kommt die D-AERE am 06. Februar 1938 in die Erprobung bei der Lufthansa.

Named "Brandenburg" D-AERE commences evaluation with Lufthansa.

(Ott Collection)





Die Fw 200 V2 D-AETA wird am 06. Mai 1938 von der Lufthansa zur Streckenerprobung übernommen.

Fw 200 D-AETA commences its route proving flight with Lufthansa on May 6, 1938.
(Ott Collection)

Charmante Neuerung bei der Lufthansa: An Bord der Fw 200 kümmern sich erstmals Flugbegleiterinnen um das Wohl der Passagiere.

Charming novelty with Lufthansa: onboard the Fw 200 female flight attendants care for passengers for the first time.
(Ott Collection)

Während die Fw 200 V1 D-ACON für Rekordflüge vorbereitet wird, ist die Fw 200 V2 D-AETA im Sommer 1938 zu Besuch in vielen europäischen Metropolen, hier auf dem Budapester Flughafen Budaörs.

While Fw 200 V1 D-ACON is being prepared for record flights, Fw 200 V2 D-AETA visits many European capitals in the summer of 1938, noted here at Budapest-Budaörs airport.
(Ott Collection)





Auf dem Londoner Flughafen Croydon ist die D-AETA 1938 und 1939 ebenfalls ein häufiger Gast. Nach erfolgter Grundüberholung und Anpassung an den Bauzustand der Serienflugzeuge ist 1939 auch der Anstrich leicht verändert.

In 1938 and 1939, D-AETA was also a frequent guest at London's Croydon airport. After maintenance and modification to series standard the paint scheme has changed slightly.

(Ott Collection)



Das Rekordflugzeug von 1938: Fw 200 V1 D-ACON (W.Nr. 2000) mit neuer Bemalung, hier während des Aufenthaltes in New York im August 1938.

The record aircraft of 1938: Fw 200 V1 D-ACON (W.Nr. 2000) noted in a new color scheme during a stay at New York in August 1938.

(Ott Collection)



Nonstop von Berlin nach New York. Die Fw 200 V1 D-ACON ist nach erfolgreicher Überquerung des Nordatlantiks auf dem Flughafen Floyd Bennett Field gelandet. Die Zusatztanks im Rumpfinnen sind hinter den Seitenfenstern gut zu erkennen.

Non-stop from Berlin to New York. The Fw 200 V1 D-ACON at Floyd Bennett Field after successfully crossing the North Atlantic. The additional fuel tanks in the fuselage are visible behind the windows.

(Ott Collection)





Zwischenlandung in Hanoi. Auf dem Weg nach Tokio wird die D-ACON auf dem Flugplatz der vietnamesischen Hauptstadt nach Landesart aus Benzinfässern betankt. Im Hintergrund ein Verkehrsflugzeug Dewoitine D.338 der Air France.

Intermediate stop in Hanoi. On its way to Tokyo D-ACON is refueled from barrels at the airport of the capital of Vietnam. In the background is a Dewoitine D.338 of Air France.
(Ott Collection)

Am 06. Dezember 1938 muss die D-ACON nach Ausfall beider Steuerbordmotoren in der Cavite-Bucht von Manila notwassern. Die auf der Sandbank Rosario Point liegende Fw 200 wird zu einem beliebten Ausflugsziel von Einheimischen.

On December 6, 1938, D-ACON ditched in Cavite Bay, Manila, following failure of the two starboard engines. The Fw 200 lying on the Rosario Point sand-bank became a popular destination for the locals.

(Ott Collection)



Das traurige Ende. Am 01. Februar 1939 trifft das Wrack der bei ihrer Bergung in Manila zusätzlich beschädigten Fw 200 V1 im Hamburger Hafen ein. Nach Abschluss der Unfalluntersuchung wird das Flugzeug verschrottet.

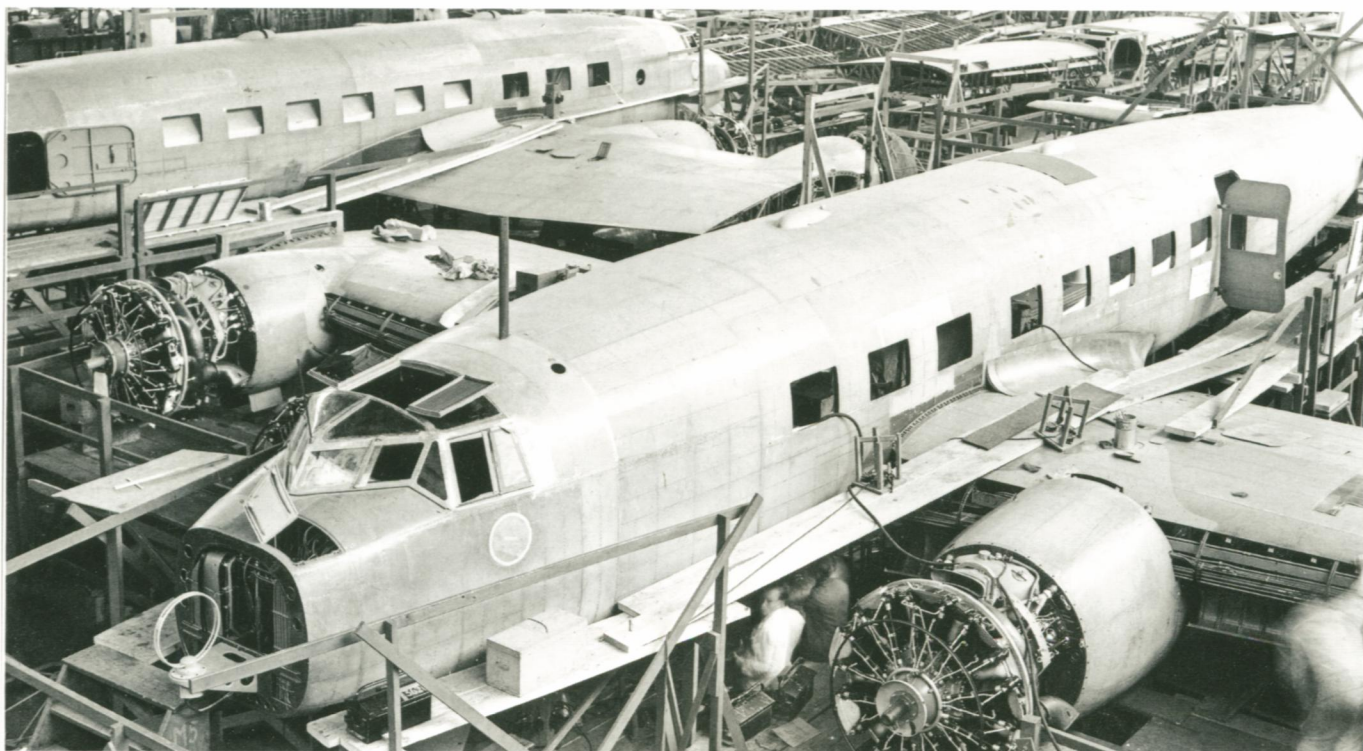
The tragic end. On February 1, 1939, the wreck of the Fw 200 V1, which received additional damage during its recovery, arrived at the port of Hamburg. The aircraft was scrapped after conclusion of the accident investigation.

(Ott Collection)



Der „Condor“ im zivilen Einsatz

The "Condor" in Civil Service



Serienfertigung der Fw 200 A-O bei Focke-Wulf in Bremen.

Series production of the Fw 200 A-O at Focke-Wulf in Bremen.
(Ott Collection)

Das erste Serienflugzeug (S1), die Fw 200 A-O D-ADHR „Saarland“, im Sommer 1938 in Budaörs.

The first series production aircraft (S1), Fw 200 A-O D-ADHR "Saarland" in Budaörs in the summer of 1938.
(Ott Collection)

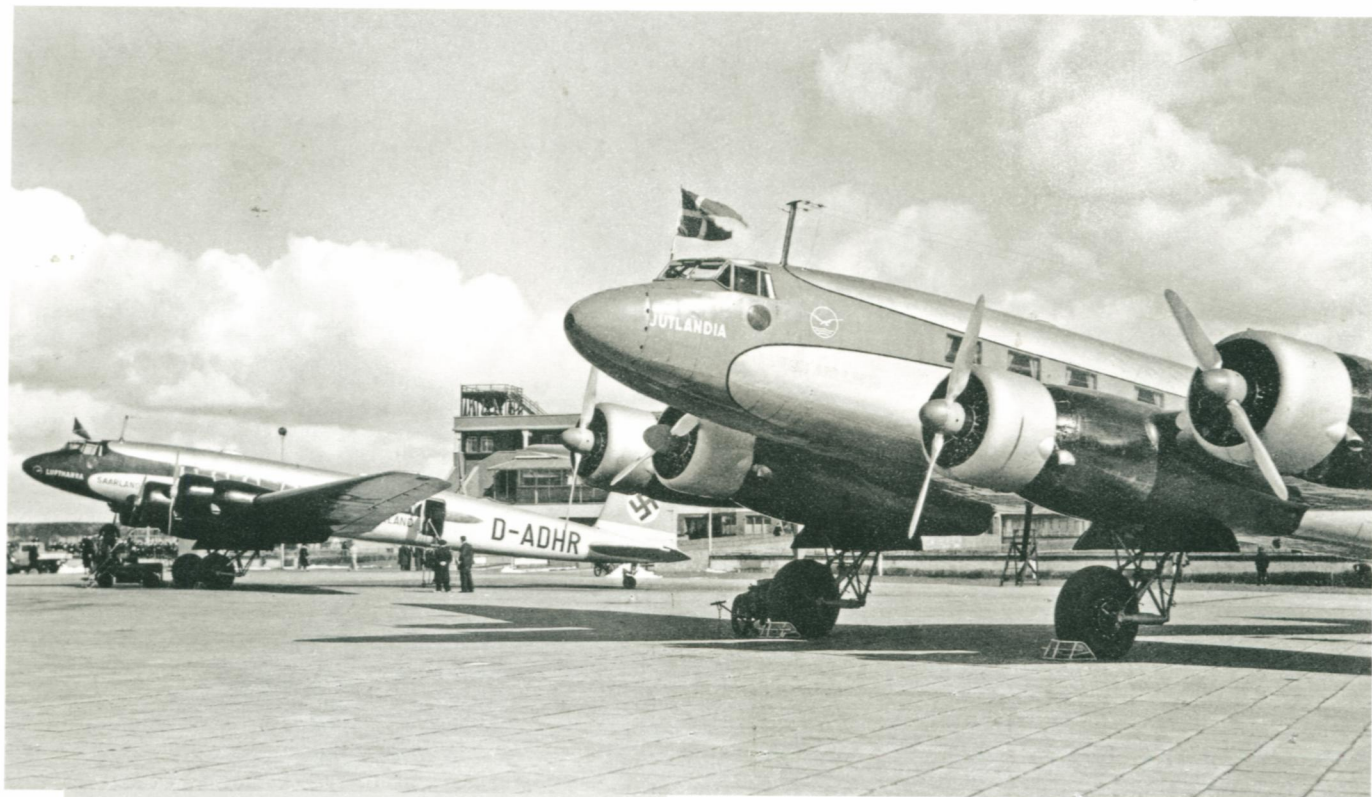
Die beiden Fw 200 KA-1 OY-DAM „Dania“ (S2) und OY-DEM „Jutlandia“ (S4) bringen die D.D.L. 1938 in eine Spitzenposition im europäischen Luftverkehr.

The two Fw 200 KA-1s OY-DAM "Dania" (S2) and OY-DEM "Jutlandia" (S4) lead the DDL to a top position in European airline traffic in 1938.
(Ott Collection)





Das zweite Serienflugzeug wird am 14. Juli 1938 als Fw 200 KA-1 OY-DAM „Dania“ an die dänische Fluggesellschaft DDL geliefert.
On July 14, 1938, the second series production aircraft Fw 200 KA-1 OY-DAM was delivered to the Danish airline DDL.
(Ott Collection)



Die OY-DEM „Jutlandia“ der DDL und die D-ADHR „Saarland“ der DLH sind im Sommer 1939 partnerschaftlich auf der Strecke 27 Oslo-Kopenhagen-Hamburg-London eingesetzt und begegnen sich hier auf dem Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel.

OY-DEM "Jutlandia" of the DDL and D-ADHR "Saarland" of the DLH are both operated in partnership on route 27, Oslo-Copenhagen-Hamburg-London in the summer of 1939 and in this view meet at Hamburg-Fuhlsbüttel airport.
(Ott Collection)

Die S-3 D-AMHC „Nordmark“ wird am 29. August 1938 bei der Lufthansa in Dienst gestellt.

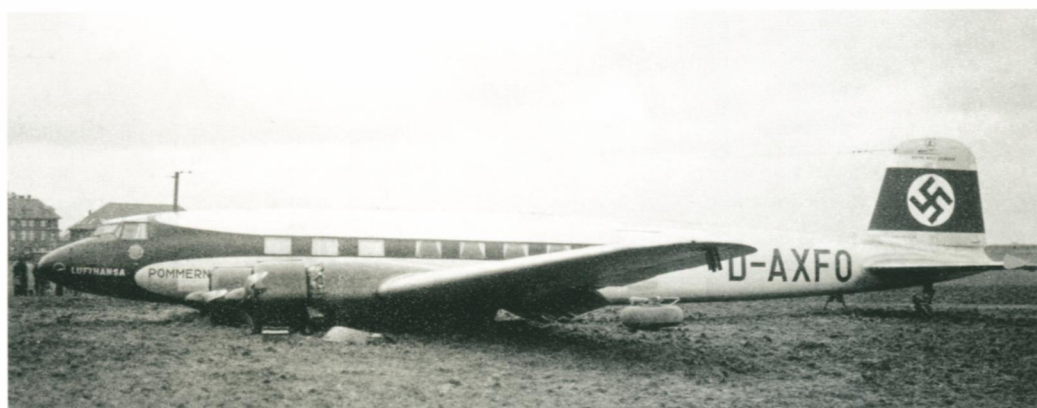
On August 29, 1938, the S3 D-AMHC "Nordmark" is put into service by Lufthansa.
(Ott Collection)





Am 13. Januar 1939 folgt die S5 D-ARHW „Friesland“ und wird ebenfalls auf den europäischen Strecken der Lufthansa eingesetzt.
On January 13, 1939, S5 D-ARHW "Friesland" follows and is also operated on the European routes of Lufthansa.
(Ott Collection)

Für Südamerika bestimmt: Die S6 D-ASBK „Holstein“. Vorn im Raucherabteil sind für den Überführungsflug bereits zusätzliche Kraftstoffbehälter eingebaut.
Destined for South America: the S6 D-ASBK "Holstein". For the ferry flight additional fuel tanks were installed in the forward part of the smoking section.
(Ott Collection)



Am 27. April 1939 wird die erst am Vortag von der DLH übernommene S7 D-AXFO „Pommern“ bei einer missglückten Landung in Staaken beschädigt. Um den Termin für die Überführung nach Südamerika nicht zu gefährden, erhält das Flugzeug die Tragflächen der noch nicht ausgelieferten S10 D-ABOD „Kurmark“.
On April 27, 1939, S7 D-AXFO "Pommern" is damaged while landing at Staaken just one day after delivery from Lufthansa. In order not to jeopardize the ferry date to South America the aircraft received the wings of the not yet delivered S10 D-ABOD "Kurmark".
(Ott Collection)



Nach ihrem Überführungsflug von Berlin nach Rio de Janeiro erhält die ehemalige D-AXFO „Pommern“ das brasilianische Kennzeichen PP-CBI und trägt nun den Namen „Abaitará“.

On its ferry flight from Berlin to Rio de Janeiro the former D-AXFO "Pommern" receives the Brazilian registration PP-CBI and carried the new name "Abaitará".
(Ott Collection)

Am 26. Juli 1939 startet auch die S6 D-ASBK mit dem Condor-Flugkapitän Rudolf Cramer von Clausbruch zum Überführungsflug nach Brasilien. Das Flugzeug hat bereits seinen neuen Namen „Arumani“ erhalten.

On July 26, 1939, S6 D-ASBK is shown taking off for its ferry flight to Brazil with Condor-Flugkapitän Rudolf Cramer von Clausbruch at the controls. The aircraft already received its new name "Arumani".
(Ott Collection)

Der Flughafen Santos du Mont in Rio de Janeiro ist Heimathafen der beiden einzigen in Übersee eingesetzten viermotorigen Verkehrsflugzeuge aus deutscher Produktion.

The Santos du Mont airport in Rio de Janeiro was the home base for the only two four-engined airliners of German production operating overseas.

(Ott Collection)





Die frühen Fw 200 Varianten im 2. Weltkrieg

The Early Version Fw 200 Aircraft in World War II



Die Fw 200 S3 dient nach entsprechenden Umbauten ab September 1939 bei der Hansa Luftbild-Erprobung als Fotoaufklärer mit großer Reichweite und trägt nun das militärische Kennzeichen WL+AMHC. Der Lufthansa-Anstrich ist noch beibehalten, doch sind sämtliche Unterseiten des Flugzeuges schon mit einem Sichtschutz in RLM-Hellblau 65 versehen.

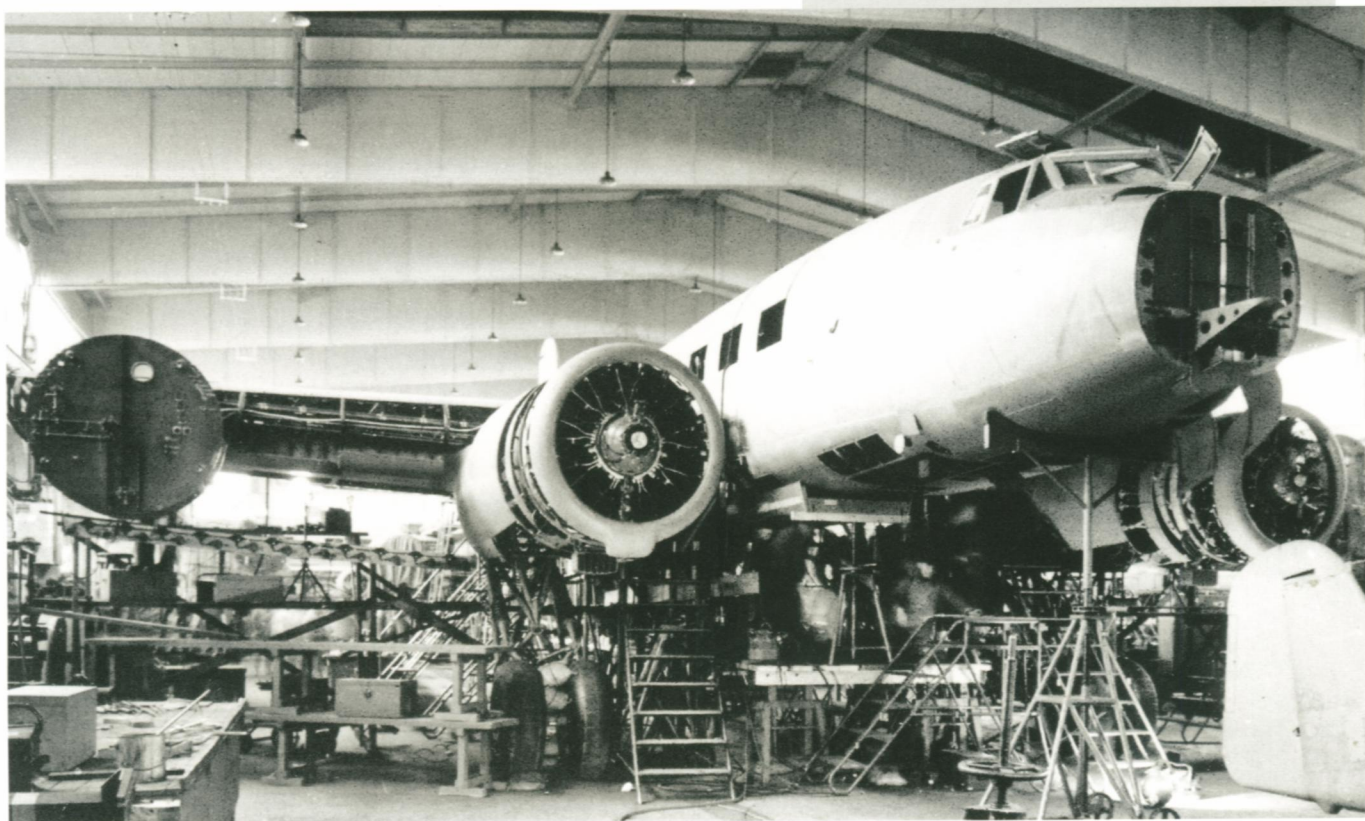
After having received the appropriate modifications, Fw 200 S3 serves as a long-range photo reconnaissance aircraft with the Hansa Luftbild-Erprobung from September 1939, with the military code WL+AMHC. The aircraft is still in the Lufthansa color-scheme but with lower surfaces painted in RLM light blue 65.

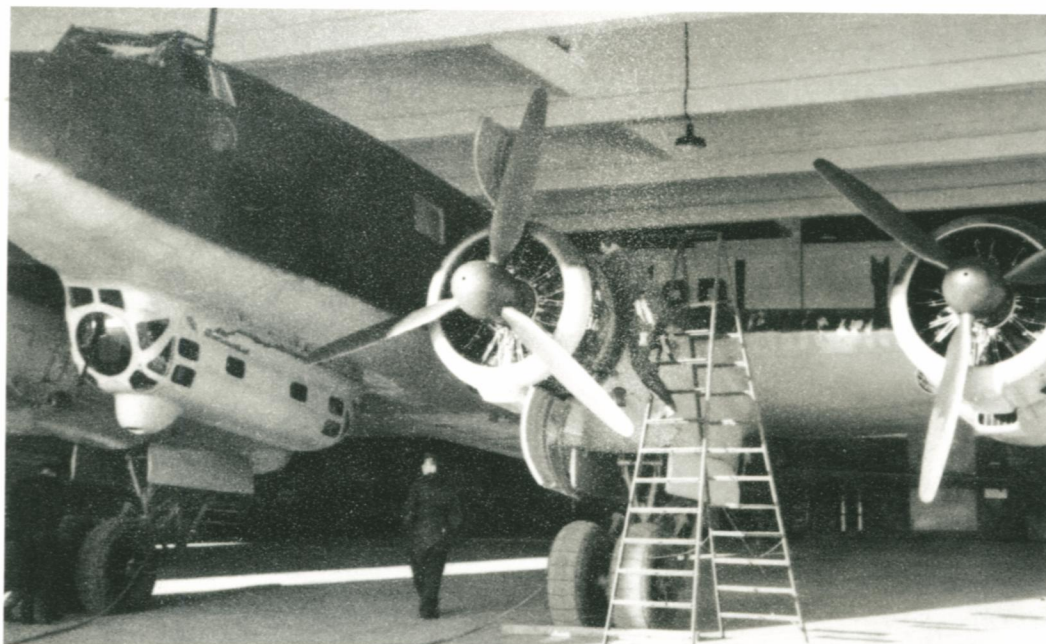
(Ott Collection)

Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs hat zur Folge, dass die Fw 200 V4 nicht mehr als Musterflugzeug für die neue Serie Fw 200 B-1 der Lufthansa fertiggestellt wird, sondern für den Sondereinsatz als Fotoaufklärer mit großer Reichweite verwendet werden soll und hierfür die neue Bezeichnung Fw 200 V10 erhält.

As a consequence of the outbreak of the Second World War, FW 200 V4 was completed as a photo-reconnaissance aircraft under the designation Fw 200 V10, rather than the planned prototype Fw 200 B-1 for Lufthansa.

(Ott Collection)





Die am 14. November 1939 an die V.f.H. von Oberstleutnant Rowehl abgelieferte V10 ist der erste bewaffnete Condor. Die Waffenstände unterscheiden sich deutlich von denen der Militärversion Fw 200 C.

The first armed Condor was V10, which was delivered to the V.f.H. of Oberstleutnant Rowehl on November 14, 1939. The weapon stations differed significantly from those of the military built version Fw 200 C.

(Ott Collection)

Die Fw 200 V10 BS+AF ist auf dem Fliegerhorst Jever zu ihrem ersten Aufklärereinsatz eingetroffen, bei dem Schiffsbewegungen zwischen Island und Farör erkundet werden sollen.

Fw 200 V10 BS+AF arrived at Jever Air Base for its first reconnaissance mission – watching ship movements between Iceland and Faröers.

(Ott Collection)



Der plötzliche Ausfall beider Steuerbormotoren während des Starts führt am 23. November 1939 in Jever zum Verlust der BS+AF. Die Besatzung von Flugkapitän Martin Königs bleibt unverletzt.

The sudden failure of both starboard engines during take-off led to the loss of BS+AF at Jever in November 1939. The crew of Flugkapitän Martin Königs escaped uninjured.

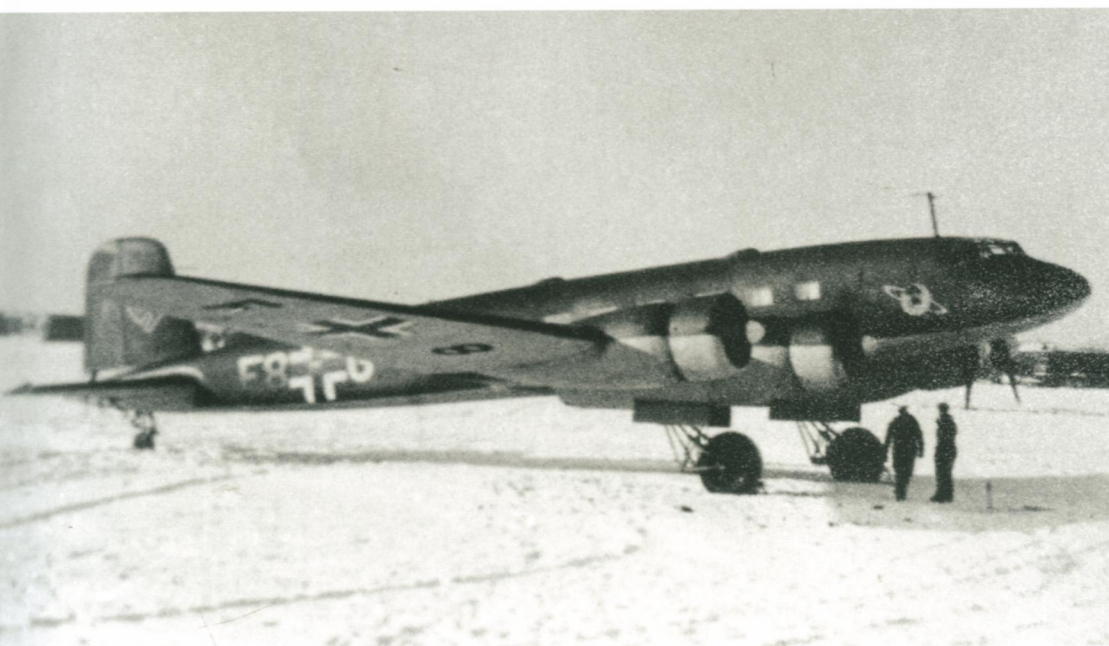
(Ott Collection)



Als GF+GF wird die bisherige D-ADHR „Saarland“ (S1/2893) am 15. März 1940 der 4./KGz. z.b.V. 107 für das Unternehmen „Weserübung“ zugeteilt. Die viermotorigen Verkehrsflugzeuge der Lufthansa sind in dieser Staffel zusammengefasst und sollen als Transporter bei der Besetzung Dänemarks und Norwegens dienen.

The former D-ADHR „Saarland“ (S1/2893) was issued to 4./KGz. z.b.V. 107, as GF+GF for Operation „Weserübung“ on March 15, 1940. The four-engined airliners of Lufthansa were concentrated in this squadron and served as transports during the occupation of Denmark and Norway.

(Ott Collection)



Die S3/2895 fliegt ab Dezember 1939 als F8+HH ebenfalls bei der 1./KG 40, hier mit Hptm. Edgar Petersen am Steuer auf dem Flugplatz Uetersen. An der Rumpfunterseite erkennt man den vom vorherigen Aufklärer-Einsatz stammenden Ausschnitt für die Reihenbildkamera.

Starting in December 1939, S3/2895 was operated by 1./KG 40 as F8+HH. It is seen here at Uetersen airport with Hptm. Edgar Petersen at the controls. Visible on the lower fuselage is the camera port from its previous reconnaissance role.

(Ott Collection)

Im Winter 1939/40 wird die Fw 200 V2 als Reise- und Schülflugzeug bei der in Bremen-Neuenland stationierten 1./KG 40 verwendet und trägt nun das Verbandskennzeichen F8+GH.

In the winter of 1939/40, the Fw 200 V2 was operated by 1./KG 40 at Bremen-Neuenland as a liaison and training aircraft coded F8+GH.

(Ott Collection)



Die Fw 200 V2 hat inzwischen das Stammkennzeichen GF+GC erhalten und trägt ebenfalls noch das Emblem des KG 40, als das Flugzeug am 28. Mai 1940 in Oslo-Fornebu zu Bruch geht.

Fw 200 V2 received the code GF+GC and the badge of KG 40, when it crashed at Oslo-Fornebu on May 28, 1940.

(Ott Collection)

09. April 1940: Bei der 4./KGr. z.b.V. 107 befördert die F8+HH auf ihrem ersten Einsatzflug für das Unternehmen „Weserübung“ Soldaten des I.R. 324 von Neumünster nach Oslo-Fornebu.

With 4./KGr. z.b.V. 107 F8+HH transported soldiers of I.R.324 from Neumünster to Oslo-Fornebu on its first mission during Operation "Weserübung", on April 9, 1940.

(Ott Collection)

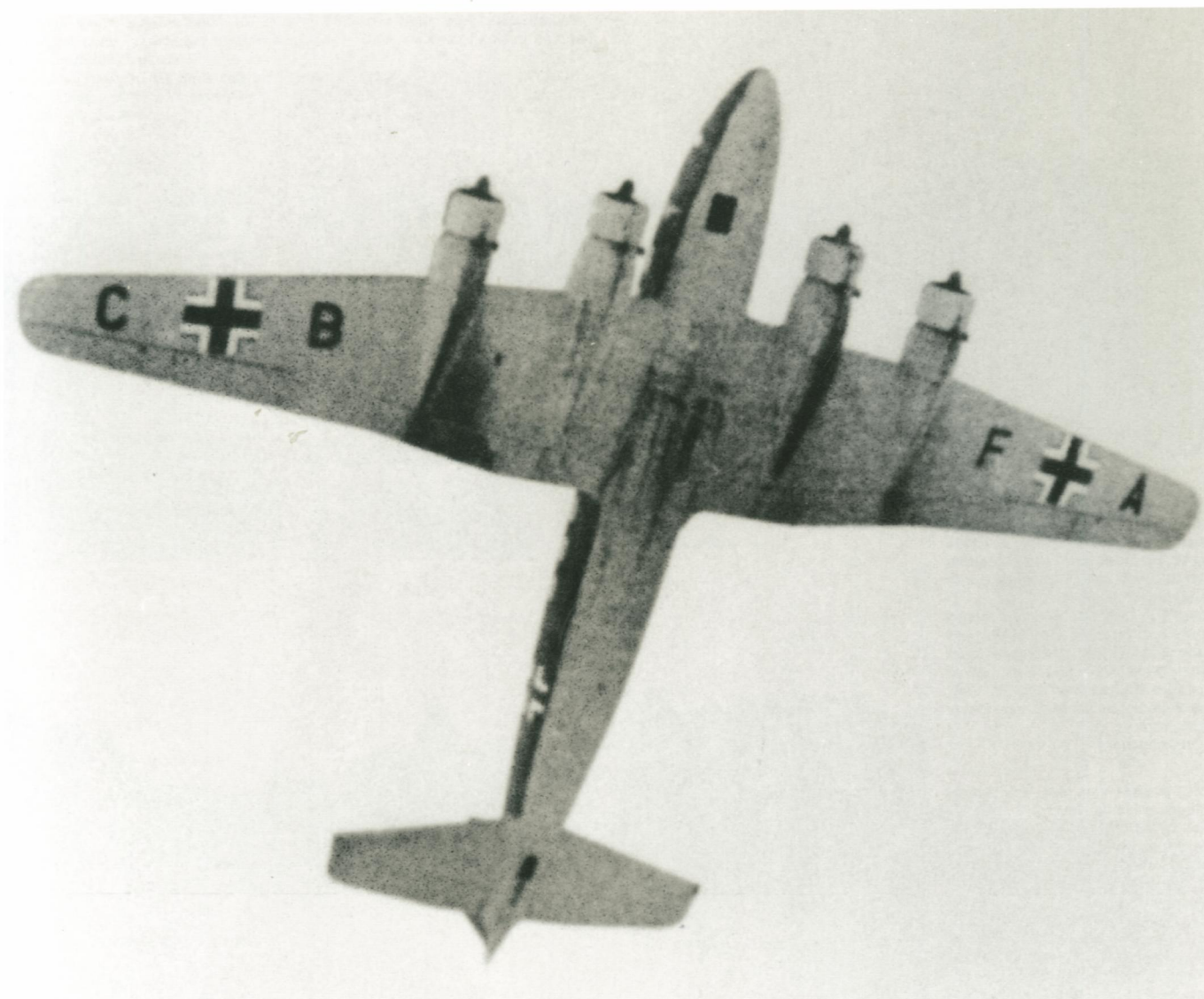


Nach Werkstattarbeiten in der DLH-Werft Staaken ist die S3/2895 vom 04. Mai 1940 an mit dem Stammkennzeichen TK+BS wieder bei der 4./KGr. z.b.V. 107 für Transportflüge in Norwegen eingesetzt. Das Flugzeug trägt unverändert das Emblem des KG 40.

After a stay at the DLH-maintenance center Staaken, S3/2895 coded TK+BS, was used again by 4./KGr. z.b.V. 107 for transport flights to Norway from May 4, 1940, onwards. The aircraft still carried the badge of KG 40.

(Ott Collection)

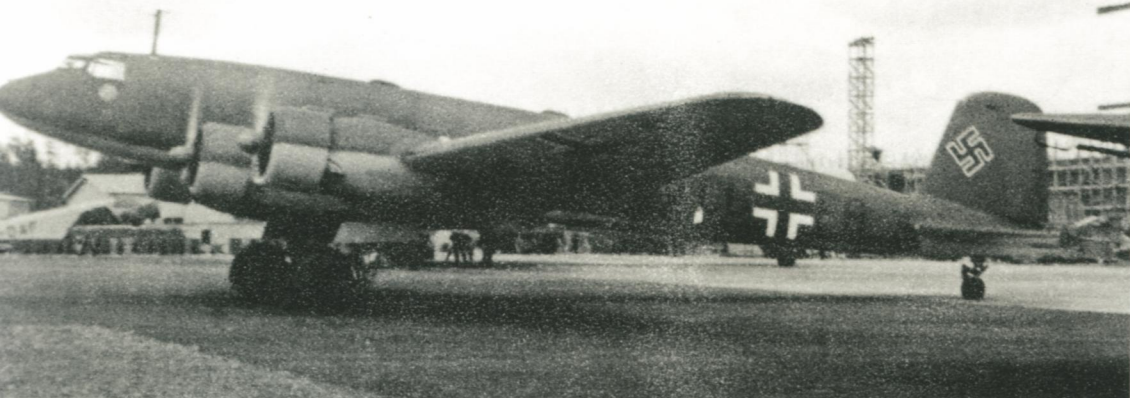




An der Rumpfunterseite sind hier bei der S5/2994 die Klappen des vorderen Gepäckraumes entfernt, um den Abwurf von Nachschubmaterial für die in Narvik abgeschnittenen Truppen zu ermöglichen.
The doors of the forward baggage compartment were removed on S5/2994 to allow the dropping of supplies for the troops cut off at Narvik.
(Ott Collection)

Auch die S5/2994 D-ARHW „Friesland“ wird von der 4./KGr. z.b.V. 107 übernommen und trägt nun das Stammkennzeichen CB+FA.
S5/2994 D-ARHW „Friesland“ was also assigned to 4./KGr. z.b.V. 107 and carried the CB+FA code.
(Ott Collection)





Als Fw 200 D-1 VB+TZ kommt die ursprünglich als Verkehrsflugzeug Fw 200 KB-1 (V5) für Finnland bestimmte Werknummer 0009 am 06. Juni 1940 zur 4./KGr. z.b.V. 107 und ist hier auf deren Liegeplatz Gardermoen getarnt abgestellt.

On June 6, 1940, Fw 200 D-1 VB+TZ, W.Nr. 0009 originally destined for Finland as Fw 200 KB-1 (V5), arrived at 4./KGr. z.b.V. 107 and is seen parked and camouflaged with trees and branches at Gardermoen. (Ott Collection)

Die vom 16. April 1940 an als CB+FB bei der 4./KGr. z.b.V. 107 ebenfalls für Versorgungsflüge nach Narvik verwendete S10/3324 D-ABOD „Kurmark“ stürzt bereits am 22. April 1940 in Staaken durch Tragflächenbruch ab.

S10/3324 D-ABOD „Kurmark“, coded CB+FB, of 4./KGr. z.b.V. 107 was also used for transport flights to Narvik starting on April 16, 1940, until it crashed at Staaken on April 22, 1940, after having encountered a wing-root collapsed.

(Ott Collection)

Die zweite von der finnischen Fluggesellschaft Aero O/Y bestellte Fw 200 KB-1, die Werknummer 0010, wird ebenfalls als Langstrecken-transporter Fw 200 D-1 fertiggestellt und erhält das Stammkennzeichen VB+UA.

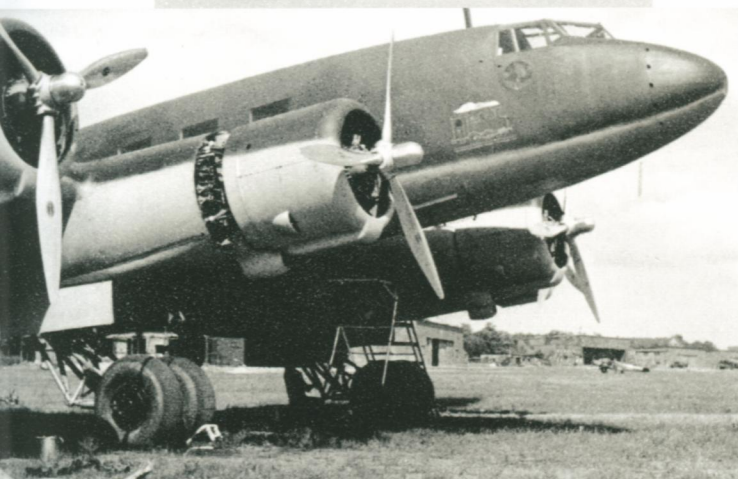
The second Fw 200 KB-1 ordered by the Finnish airline Aero O/Y (Werknummer 0010) was also completed as an Fw 200 D-1 long-range transport and received the code VB+UA.

(Ott Collection)



Das Emblem der 4./KGr. z.b.V. 107 ist eine stilisierte Dampflokomotive, das die hier abgebildete Fw 200 D-1 VB+UA auch noch trägt, als das Flugzeug bereits zum KG z.b.V. 172 gehört.

The second Fw 200 KB-1 ordered by the Finnish airline Aero O/Y (Werknummer 0010) was also completed as an Fw 200 D-1 long-range transport and received the code VB+UA. (Ott Collection)



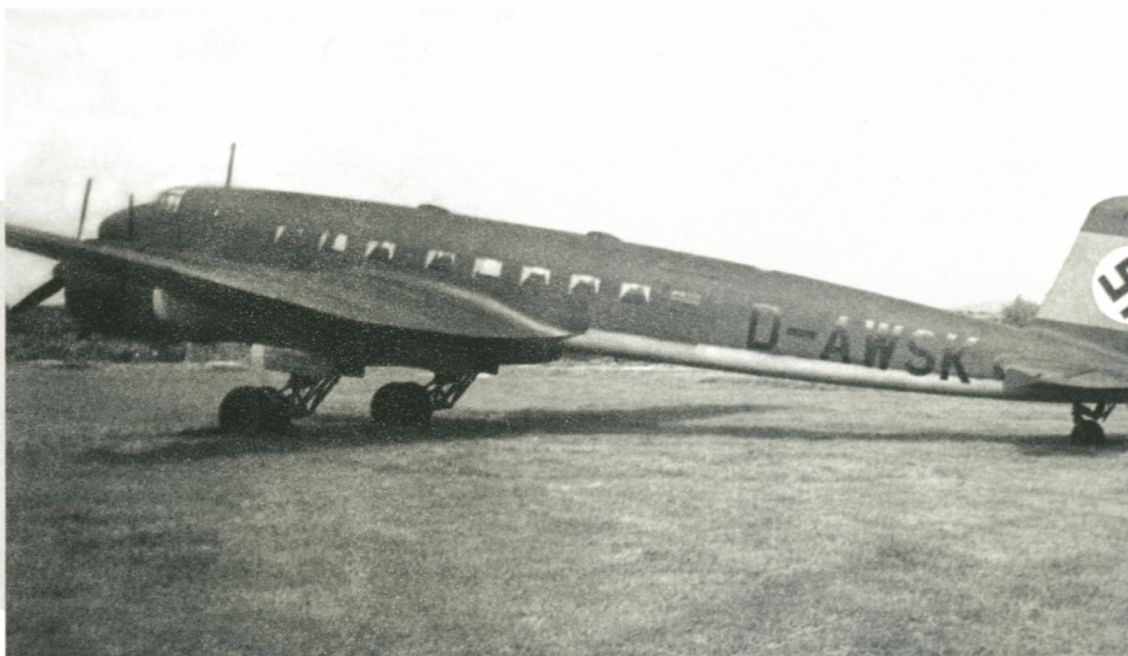
Am 09. Oktober 1940 wird die Fw 200 D-2b D-ACWG „Holstein“ (W.Nr. 0020) ausgeliefert. Hier ist das Flugzeug im Liniendienst der Lufthansa in Barcelona zu sehen.

On October 9, 1940 aircraft Fw 200 D-2b D-ACWG (c/n 0020) was delivered to Lufthansa. The Condor is seen during its service career as airliner in Barcelona. (Ott Collection)

Für die in Wiesbaden eingerichteten Waffenstillstandskommission erhält die DLH am 11. September 1940 die Werknummer 0019 in der Ausführung als Reiseflugzeug Fw 200 D-2a D-AWSK „Rheinland“. Für diese Sonderflüge, die auch nach Nordafrika führen, trägt das Flugzeug einen Tarnanstrich.

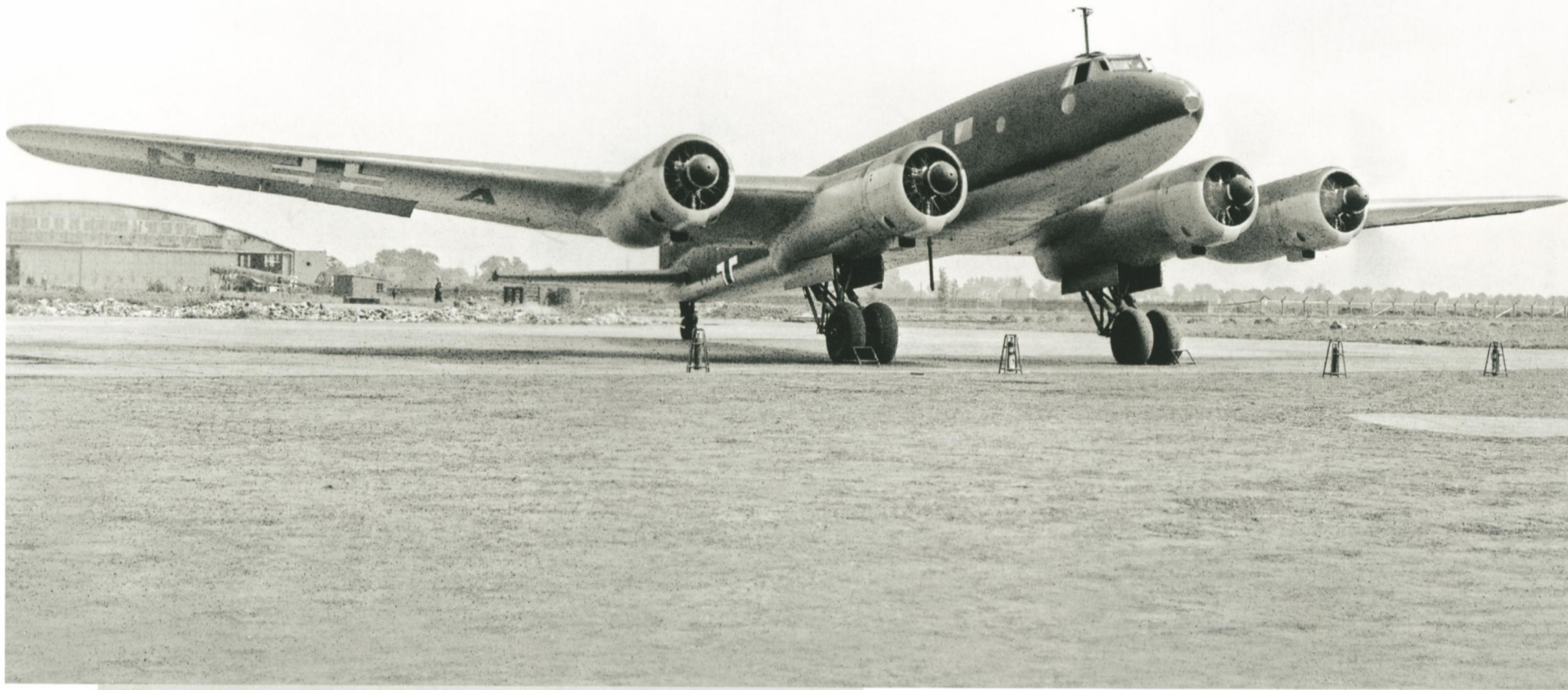
For the Waffenstillstandskommission (Cease Fire Commission) set up in Wiesbaden the DLH received the Werknummer 0019 Fw 200 D-2a D-AWSK "Rheinland" airliner on September 11, 1940. For these special flights, which also led flying into Northern Africa, the aircraft carried a camouflage scheme.

(Ott Collection)

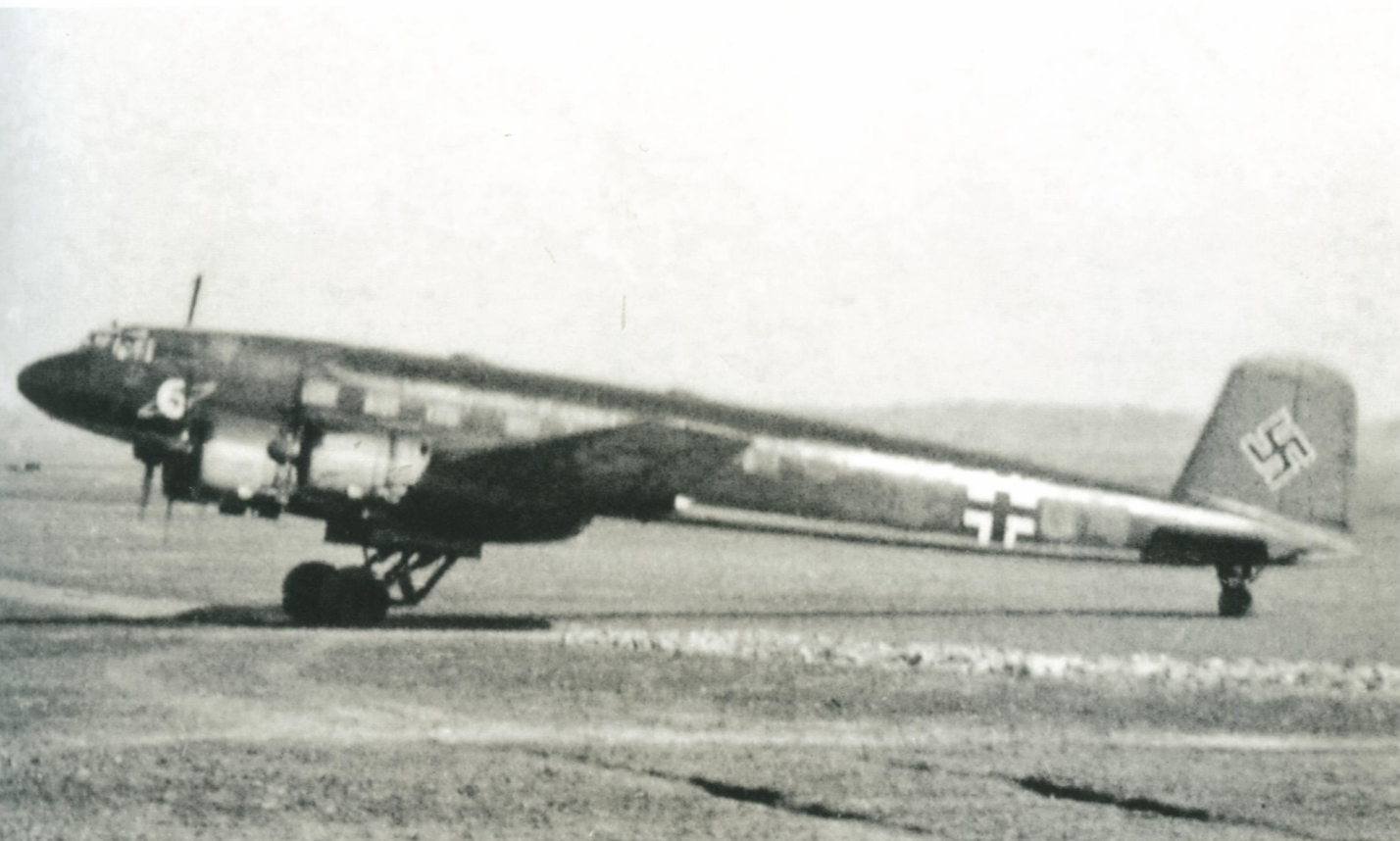


Bei einer missglückten Landung auf dem norwegischen Flugplatz Gardermoen wird die jetzt zur 2./KGr. z.b.V. 108 gehörende Fw 200 D-1 VB+UA am 14. Dezember 1940 schwer beschädigt und muss verschrottet werden. Gut sichtbar sind hier die Hamilton-Verstellpropeller, eine Besonderheit dieser Ausführung.

On December 14, 1940, Fw 200 D-1 VB+UA, operated by 2./KGr. z.b.V. 108, was heavily damaged during an unsuccessful landing at the Norwegian airport Gardermoen and had to be scrapped. Clearly visible are the Hamilton variable-pitch propellers unique to this version. (Ott Collection)



Von November 1940 bis Januar 1943 wird die Fw 200 D-2c W.Nr. 0021, ursprünglich D-AMHL „Pommern“, als NA+WN bei Focke-Wulf als Erprobungs- und Reiseflugzeug verwendet.
From November 1940 to January 1943, Fw 200 D-2c W.Nr. 0021, originally D-AHML "Pommern", was used by Focke-Wulf as trials and liaison aircraft, coded as NA+WN.
(Ott Collection)



Als unbewaffnetes Aufklärungsflugzeug mit großer Reichweite wird die Werknummer 0020 im März 1941 bei der 3./KG 40 eingesetzt, geht aber schon am 13. April 1941 bei einem britischen Bombenangriff auf den Flugplatz Bordeaux-Mérignac verloren.

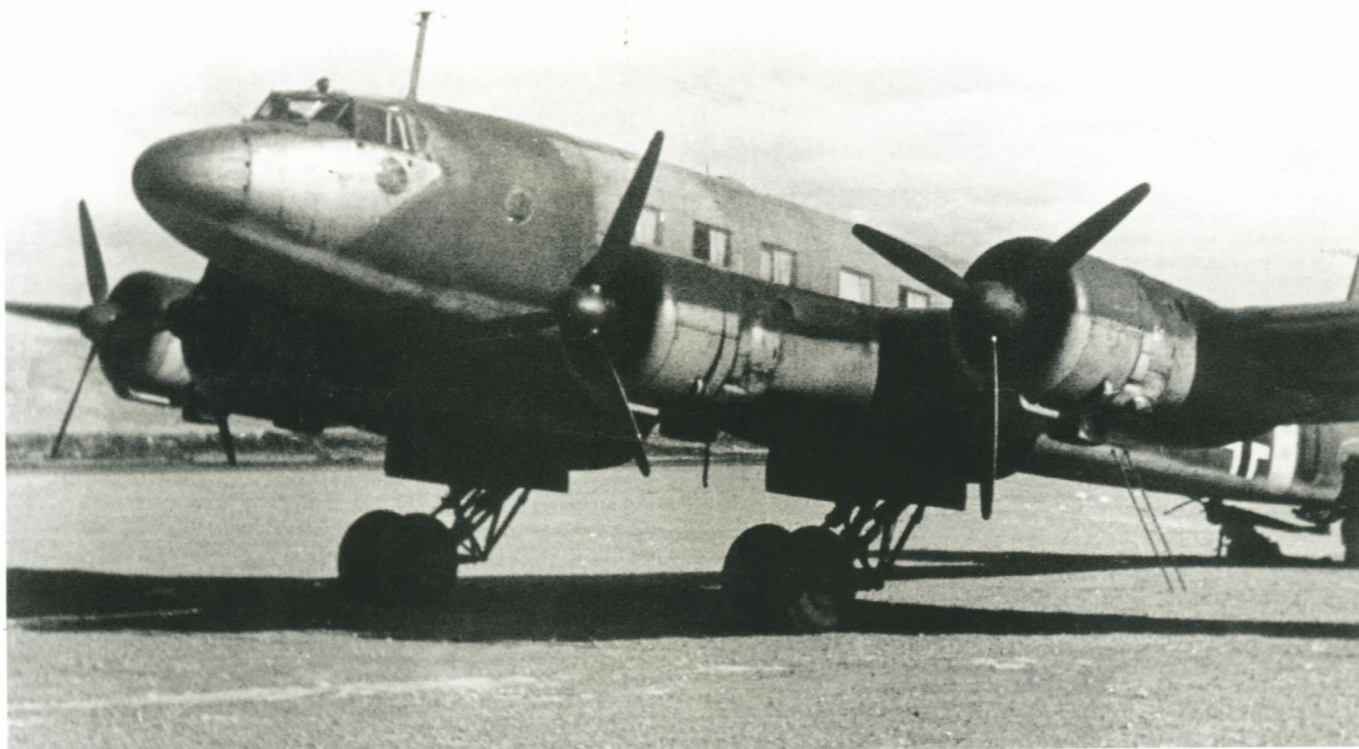
In March 1941, Werknummer 0020 was operated by 3./KG 40 as an unarmed long-range reconnaissance aircraft. The aircraft was destroyed in April 1941, by a British bombing raid at Bordeaux-Mérignac airport.

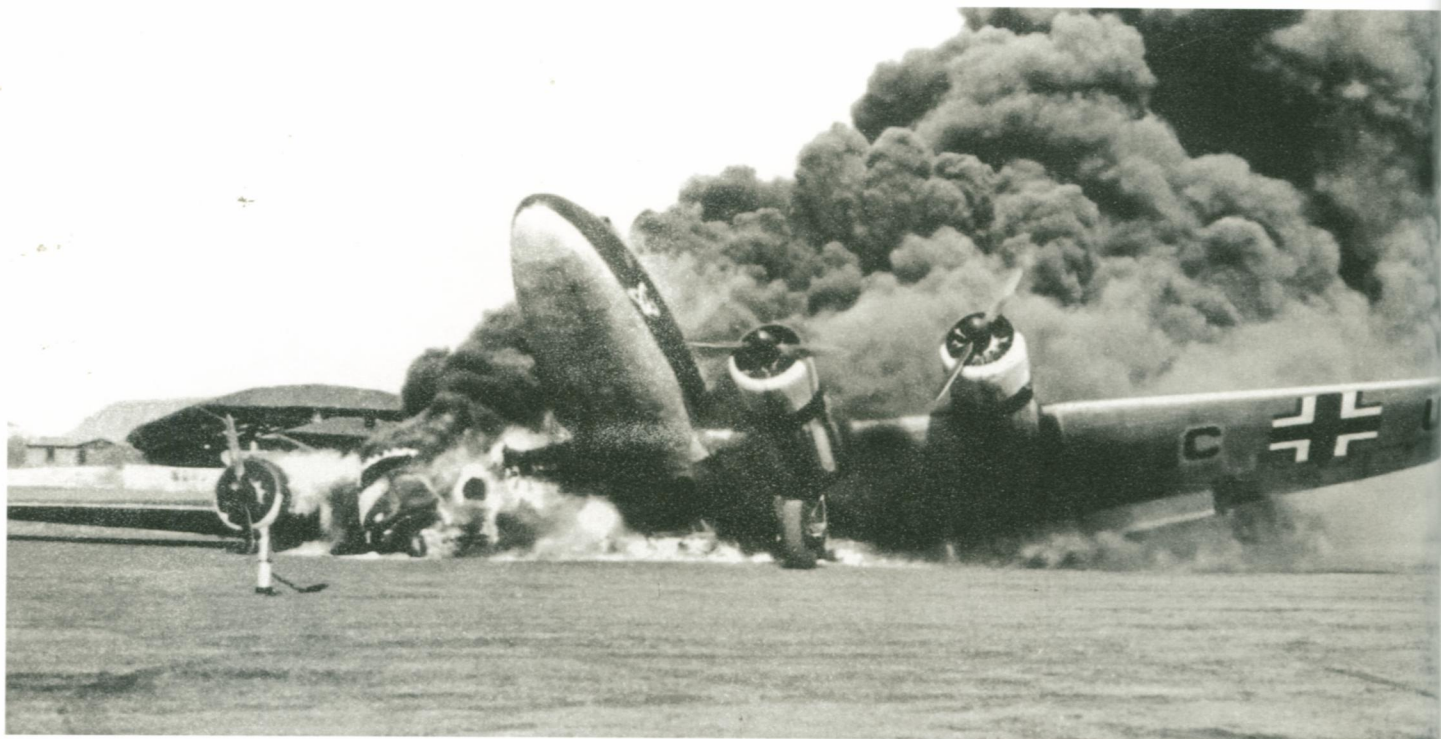
(Ott Collection)

Die Fw 200 D-2a (W.Nr.0019) erhält bei der Erg.St./KG 40, der späteren 10./KG 40, das Verbandskennzeichen F8+BU. Der auf dem Führerraumdach erkennbare Rückspiegel lässt darauf schließen, dass dieses Flugzeugzeug mit einer Lastensegler-Schleppausrüstung versehen ist.

Fw 200 D-2a (W.Nr. 0019) received the code F8+BU when flying with Erg.St./KG 40, the later 10./KG 40. Visible over the cockpit is a rear view mirror which indicates that the aircraft is equipped with the towing gear for gliders.

(Ott Collection)



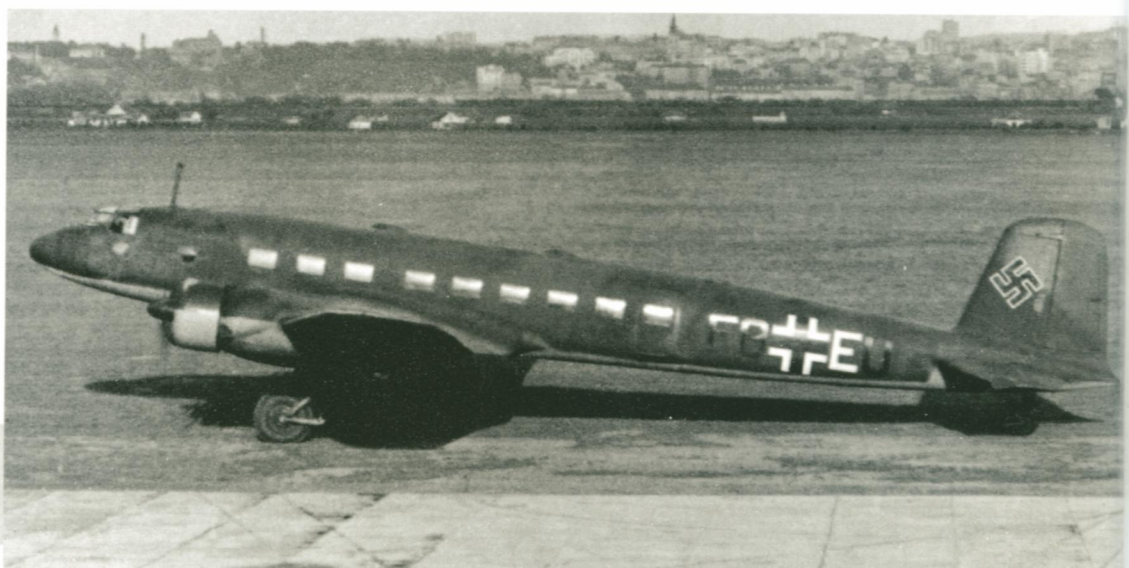


Hptm. Hans Willers ist am 29. Juli 1941 mit der F8+DU (S3/2895) auf einem Schulflug bei der ErgSt/KG 40 unterwegs, als er infolge einer Störung an der Seitentrimmanlage bei Farmbach (Thüringen) notlanden muss.

On July 29, 1941, Hptm. Hans Willers of ErgSt/KG 40 was on a training flight with F8+DU (S3/2895), when the trimming gear failed and he had to execute an emergency landing near Farmbach (Thüringen).
(Ott Collection)

Auch die S5/2994 ist als F8+EU bei der 10./KG 40 zur Einweisung neuer Besatzungen auf das Flugzeugmuster Fw 200 eingesetzt.

Fw 200 S5/2994, coded F8+EU, was also operated by 10./KG 40 to train new crews on the aircraft.
(Ott Collection)



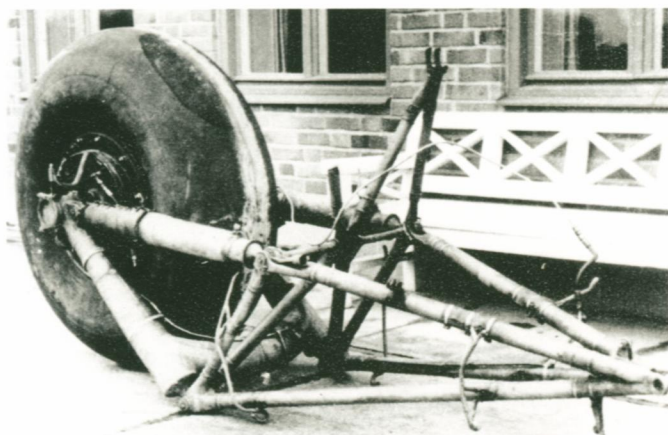


Die Fw 200 KA-1 OY-DAM „Dania“ der DDL wird im April 1940 in England beschlagnahmt und dort als G-AGAY „Wolf“ für die BOAC zugelassen.

Aircraft Fw 200 KA-1 OY-DAM „Dania“ of the Danish Air Lines was confiscated in England in April 1940 and named „Wolf“. It received the new serial G-AGAY and was to be operated by BOAC. (Ott Collection)

Am 15. Juni 1941 gerät der Steuerbordinnenmotor der F8+CU (S1/2893) beim Anlassen auf dem Flugplatz Aalborg-West in Brand. Die Feuerwehr kommt zu spät, um das Flugzeug der Erg.St./KG 40 noch vor der Vernichtung zu retten.

On June 15, 1941, the inner starboard engine of F8+CU (S1/2893) caught fire during start-up at Aalborg-West airport. The fire service arrived too late to save the aircraft of Erg. St./KG 40 from destruction. (Ott Collection)

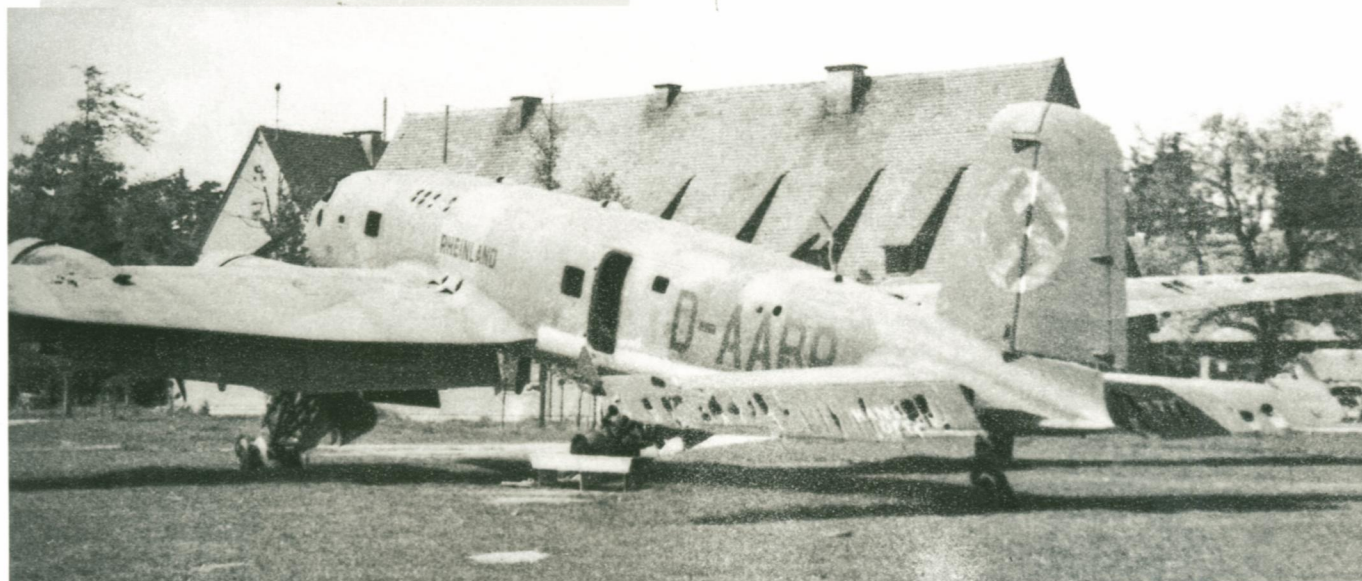


Am 29. November 1944 stürzt die D-ARHW „Friesland“ vor der schwedischen Küste bei Falsterbo brennend in die Ostsee. Eine Fahrgestellhälfte gehört zu den wenigen Wrackteilen, die von der vermutlich abgeschossenen Maschine geborgen werden.

On November 29, 1944 D-ARHW „Friesland“ crashed in flames into the Baltic Sea off the Swedish coast near Falsterbo. This landing gear half is one of the few parts of the wreckage that was salvaged from the presumably shot down aircraft. (Ott Collection)

In Pocking (Bayern) befindet sich bei Kriegsende das DLH-Flugzeug Fw 200 C-3 D-AABR „Rheinland“.

At the end of the war Condor C-3 D-AABR „Rheinland“ was found by American troops partially dismantled in the city of Pocking, Bavaria. (Ott Collection)



Oberflugmaschinist Heinrich Papenhagen (Mitte) erreicht am 26. Juni 1944 nach einem Flug mit der D-AMHL „Pommern“ von Berlin nach Madrid als dritter Lufthansa-Mitglied nach den Flugkapitänen Sluzalek und Künstele drei Millionen Flugkilometer. Am 27. September 1944 gehört er ebenfalls zur Besatzung dieses Verkehrsflugzeuges, als es von einem amerikanischen Nachtjäger bei Dijon abgeschossen wird.

On June 26, 1944, Oberflugmaschinist Heinrich Papenhagen (center) achieves the stunning record of three million flying kilometers on Fw 200 on a flight from Berlin to Madrid in D-AMHL „Pommern“. He was the third Lufthansa crew member to achieve this milestone after the pilots Sluzalek and Künstele. On September 27, 1944, he was one of the crew of this aircraft when it was shot down by an American night-fighter near Dijon. (Ott Collection)





Die Fw 200 in der Fliegerstaffel des Führers

The Fw 200 in Service with the Führer's Personnel Flying Unit



Als „Führer-Begleitflugzeug“ wird die Fw 200 A-0 (S8/3098) D-ACVH „Grenzmark“ am 30. Juni 1939 für den Regierungsflugdienst übernommen.

On June 30, 1939, the Fw 200 A-0 (S8/3098) D-ACVH "Grenzmark" was accepted by the Government Flying Service as "Führer-Begleitflugzeug" (escort for the "Führer" aircraft).

(Ott Collection)

Bis zur Fertigstellung seines eigentlichen Reiseflugzeuges benutzt Hitler im Sommer 1939 gelegentlich auch die „Grenzmark“. Kurz vor dem Abflug auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof (v.li.): Flugkapitän Baur, Luftwaffenadjutant Hptm. von Below, Hitler, Adjutant Schaub und Flughafendirektor Major Böttger.

In the summer of 1939, while awaiting completion of his personal aircraft, Hitler sometimes also used the "Grenzmark". Shortly before take-off at Berlin-Tempelhof (from left): Flugkapitän Baur, Luftwaffenadjutant Hptm. von Below, Hitler, Adjutant Schaub and airport director Major Böttger.

(Ott Collection)

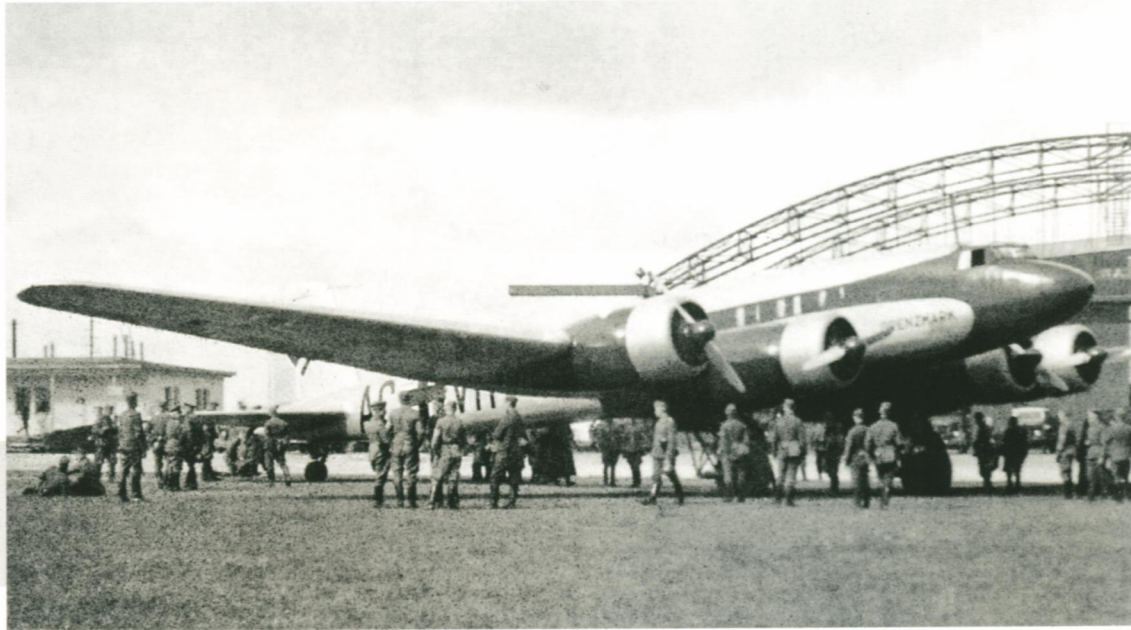




Die „Grenzmark“ trägt das halb-militärische Kennzeichen D+ACVH, als Hitler mit dem Flugzeug am 20. September 1939 zur Besichtigung der umkämpften Westerplatte nach Danzig fliegt.

When Hitler flew to Danzig on September 20, 1939, to visit the hard-fought Westerplatte, the "Grenzmark" carried the semi-military registration D+ACVH.

(Ott Collection)



Als Hitler am 05. Oktober 1939 zur Abnahme einer Truppenparade in Warschau auf dem Flughafen Okecie eintrifft, trägt die „Grenzmark“ das Kennzeichen AC+VH.

When Hitler arrived at Warsaw-Okecie airport on October 5, 1939, to review the troops, "Grenzmark" carried the AC+VH code.

(Ott Collection)



Mit dem üblichen Tarnanstrich der Luftwaffe und gelbem Rumpfband hat die NK+NM bei der Fliegerstaffel des Führers (F.d.F.) im Sommer 1941 ihr endgültiges Aussehen erhalten.

In the summer of 1941, NK+NM of the Fliegerstaffel des Führers (F.d.F.) receives its final look with the usual Luftwaffe camouflage scheme and a yellow fuselage band.

(Ott Collection)



Auf Anordnung von Hitler nehmen die Flugzeuge der F.d.F. – hier die S8/3098 NK+NM – auf Überführungsflügen von der Ostfront auch verwundete Soldaten zur medizinischen Versorgung mit in die Heimat.

By the order of Hitler the aircraft of the F.d.F. - here the S8/3098 NK+NM – carried wounded soldiers home for medical treatment from the Eastern Front.

(Ott Collection)

Die NK+NM geht am 23. Dezember 1941 bei der Landung auf dem Flugplatz Orel in Russland zu Bruch, an Bord eine für die Soldaten der Ostfront bestimmte „Weihnachtsspende des Führers“.

On December 23, 1941, NK+NM crash landed at Orelin, Russia while delivering a "Christmas donation of the Führer" to soldiers on the Eastern front.

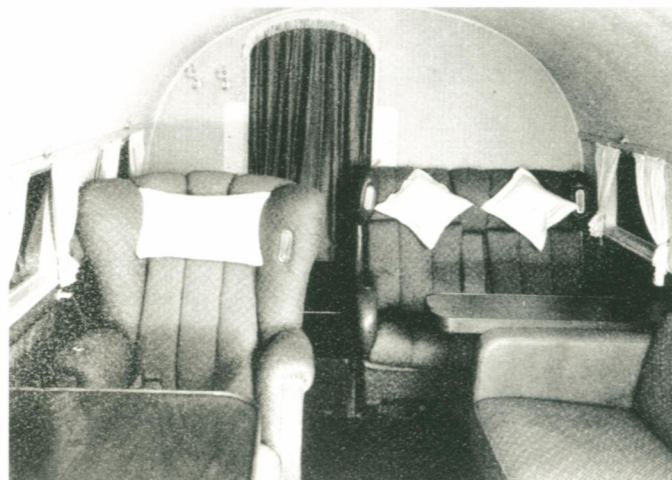
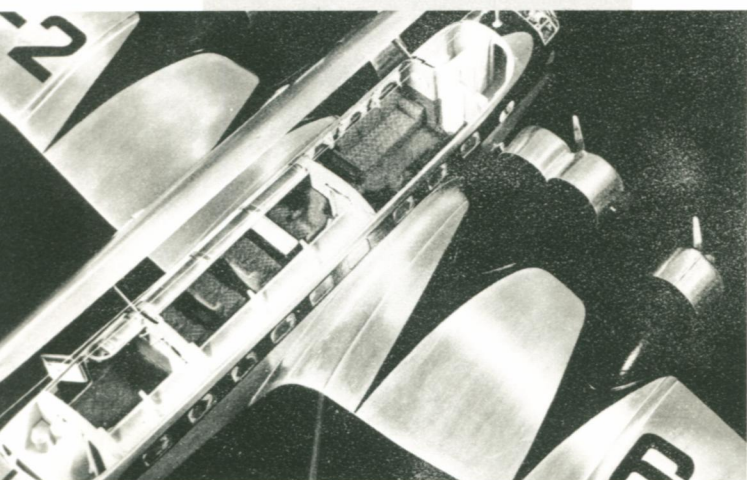
(Ott Collection)



Ein Werkmodell des künftigen „Führer-Flugzeuges“ D-2600, das Hitler anlässlich seines 50. Geburtstages als Geschenk der Besatzung erhält, lässt sehr gut die besondere Gestaltung der Kabine erkennen.

A model of the future "Führer aircraft" D-2600, a present by the crew for Hitler's 50th birthday, shows the specially designed cabin.

(Ott Collection)



Der berühmte Fallschirmsitz für Hitler (links im Bild) wird vor dem Einbau in die Fw 200 V3 in einer Rumpfatrappe präsentiert.

The famous parachute seat of Hitler (to the left) is shown in a fuselage mock-up before being installed in the Fw 200 V3.

(Ott Collection)



Bei ihrem Erstflug trägt die Fw 200 V3 noch das zivile Eintragszeichen D-2600.

During its first flight the Fw 200 V3 still carried the civilian registration D-2600.
(Ott Collection)

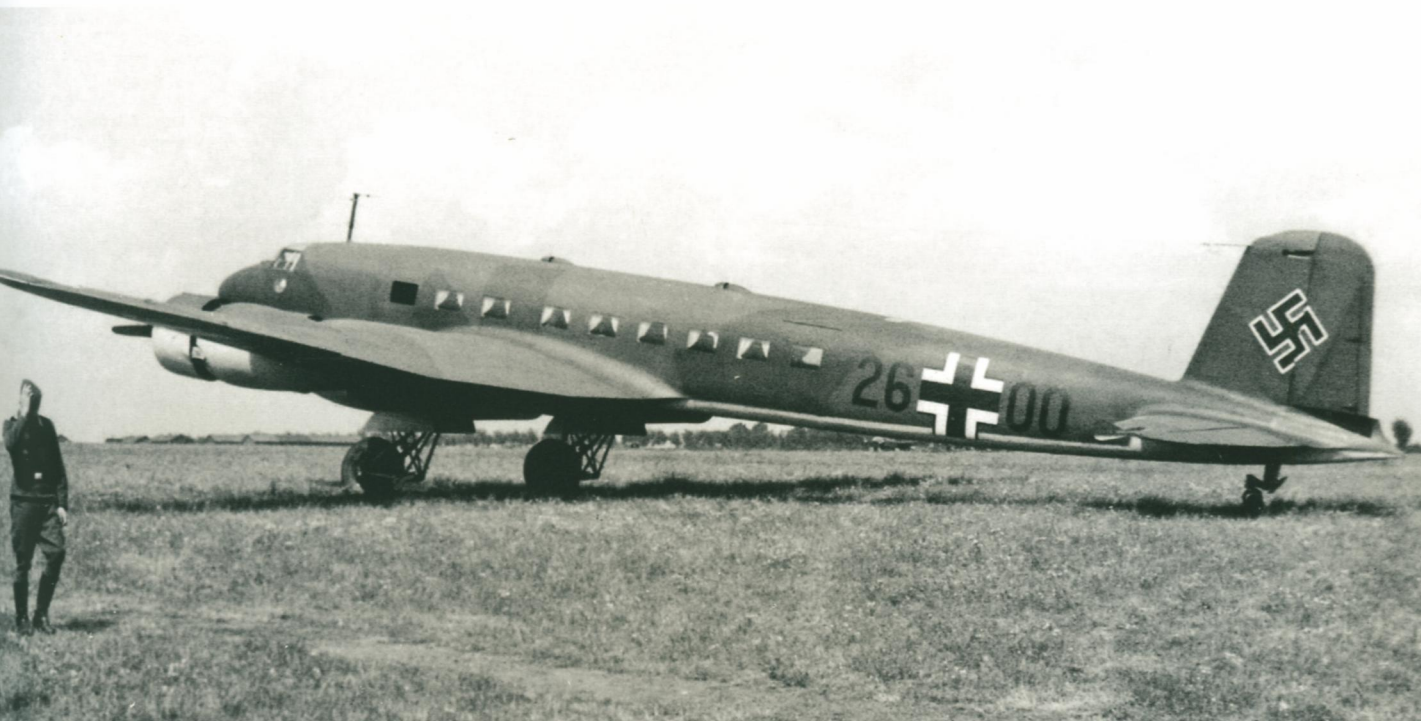
Das einzigartige, auch im Funkverkehr benutzte Stammkennzeichen 26+00 unterstreicht während des Krieges den besonderen Status der Fw 200 V3 als Führerflugzeug.

The unique - (radio call sign) serial 26+00 underlines the special status during the war of the Fw 200 V3 as aircraft of the Führer.
(Ott Collection)





Nachdem das Flugzeug seinen vollständigen Anstrich und den Namen „Immelmann III“ erhalten hat, fliegt es vorübergehend mit dem militärischen Kennzeichen WL+2600.
After the aircraft received its complete paint scheme and the name "Immelmann III", it temporarily carried the military serial WL+2600.
(Ott Collection)



Am 28. August 1941 bringt die Fliegerstaffel des Führers die Diktatoren Hitler und Mussolini mit ihrer Begleitung zu einem Truppenbesuch nach Uman in der Ukraine.

On August 28, 1941, the Fliegerstaffel des Führers, carried the dictators Hitler, Mussolini and their company to Uman, Ukraine to visit troops.

(Ott Collection)



Schnappschuss vor dem Abflug von Uman: der deutsche Diktator winkt den Zurückbleibenden aus dem dritten Kabinenfenster der 26+00 zu.
Snapshot before take-off in Uman: the German dictator waves to those staying behind from the third cabin window of 26+00.

(Ott Collection)

Nach gemeinsamem Flug von Rastenburg verlässt Mussolini die 26+00 in Uman.
After a joint flight from Rastenburg Mussolini is seen leaving 26+00 in Uman.

(Ott Collection)



Im Winter 1942/43 benutzt Reichsmarschall Göring die 26+00 zu einem seiner außerordentlich seltenen Flüge während des Krieges. Die Oberseiten des Flugzeuges haben einen weißen Wintertarnanstrich erhalten, und Details dieser Bemalung sind hier gut zu erkennen.

In the winter of 1942/43, 26+00 was used by Reichsmarschall Göring for one of his very rare flights during the war. The upper sides of the aircraft were painted in white winter camouflage and the details of this scheme are clearly visible.

(Ott Collection)

Auch die KE+IX trägt im Winter 1942/43 vorübergehend einen weißen Wintertarnanstrich.

KE+IX also carried the temporary winter camouflage in the winter of 1942/43.
(Ott Collection)

Als erstes bewaffnetes Führerflugzeug kommt 1942 die Fw 200 C-3/U9 (W.Nr. 0099) KE+IX zur F.d.F. Es ist hier zusammen mit der Fw 200 V3 26+00 auf dem Flugplatz des Führerhauptquartiers Wehrwolf in Winniza (Ukraine) zu sehen.

In 1943, the first armed aircraft for the Führer Fw 200 C-3/U9 (W.Nr. 0099) KE+IX arrived at the F.d.F. Seen here together with Fw 200 V3 26+00 at the airport of the Führer headquarters "Wehrwolf" in Winniza, Ukraine.

(Kössler Collection)

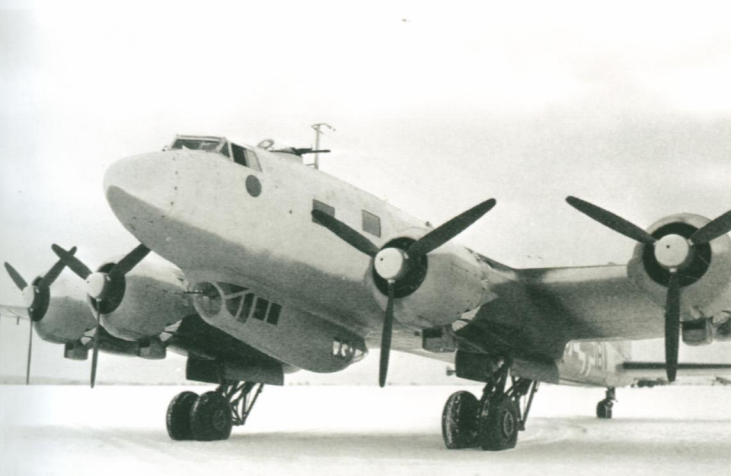
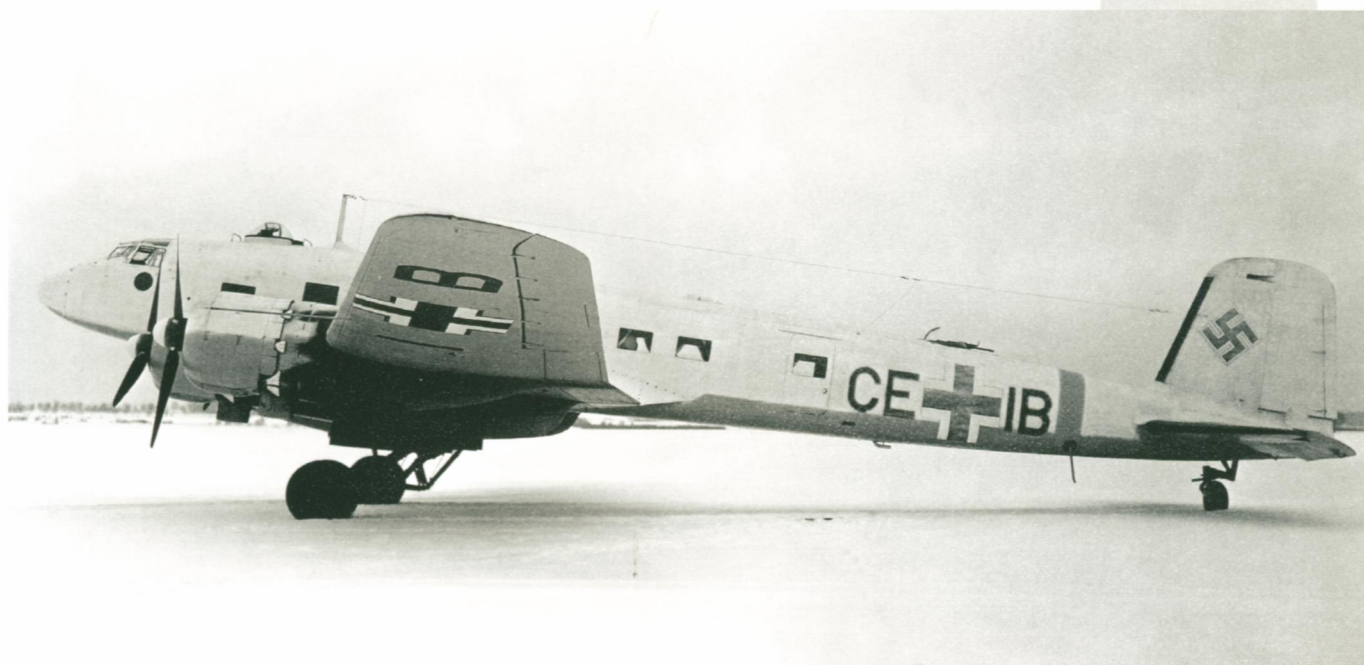




Ankunft einer türkischen Militärdelegation mit der KE+IX zu einem Frontbesuch in Charkow (Ukraine) am 25. Juni 1943.
Arrival of the Turkish military delegation on June 25, 1943, in KE+IX at Charkow, Ukraine to visit the front.
 (Ott Collection)



Hitlers neues Reiseflugzeug Fw 200 C-4/U1 CE+IB wird von Focke-Wulf mit einem Winterarnanstrich an die F.d.F. abgeliefert.
Hitler's new aircraft Fw 200 C-4/U1 CE+IB is delivered by Focke-Wulf to the F.d.F. in the winter camouflage scheme.
 (Ott Collection)



Das Führerflugzeug CE+IB und alle später noch von der F.d.F. als Reiseflugzeuge übernommenen Fw 200 sind gut an der verkürzten Bodenwanne zu erkennen.
The aircraft of the Führer CE+IB and all subsequent Fw 200 taken over by the F.d.F. are easily recognizable by the shortened ventral tub.
 (Ott Collection)



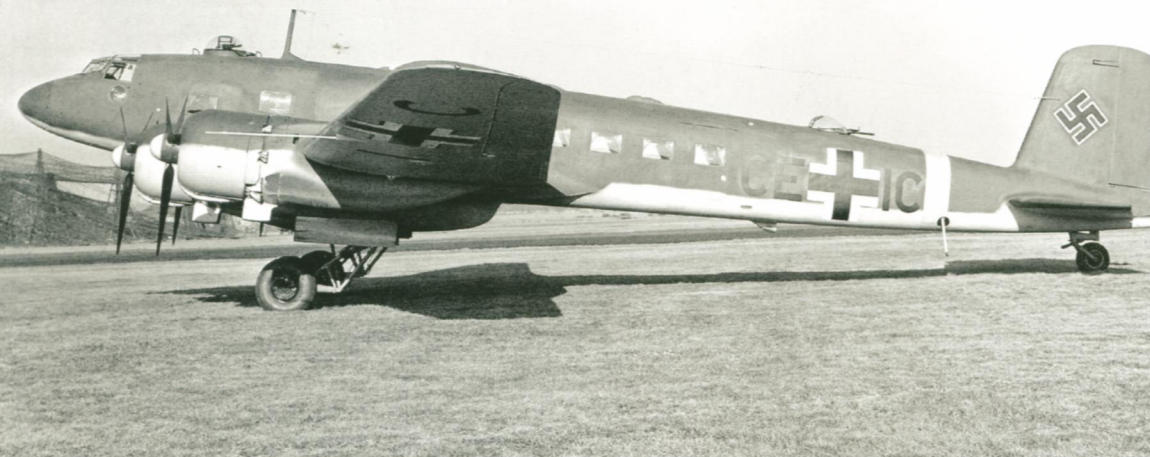
Als Hitler am 17. Februar 1943 bei seiner Ankunft auf dem Flugplatz Saporoschje (Ukraine) von Generalfeldmarschall von Manstein und Generaloberst von Richthofen begrüßt wird, trägt die CE+IB bereits wieder den normalen Tarnanstrich.
When Hitler was greeted by Generalfeldmarschall von Manstein and Generaloberst von Richthofen at Saporoschje, Ukraine upon his arrival on February 17, 1943, CE+IB carried the normal color scheme again.
 (Ott Collection)



Das Führerbegleitflugzeug CE+IC wird in der Ausführung Fw 200 C-4/U2 fertiggestellt.

The Führer escort aircraft CE+IB is completed in the Fw 200 C-4/U2 version.

(Ott Collection)



Ursprünglich als Reiseflugzeug für Göring vorgesehen, trägt Himmlers Fw 200 C-4/U1 (W.Nr. 0176) das Stammkennzeichen GC+AE. Serienmäßig war diesem Flugzeug das Stammkennzeichen GC+SE zugeteilt.

Originally intended to be Göring's aircraft, Himmler's Fw 200 C-4/U1 (W.Nr. 0176) carried the code GC+AE instead of GC+SE which would have normally been assigned.

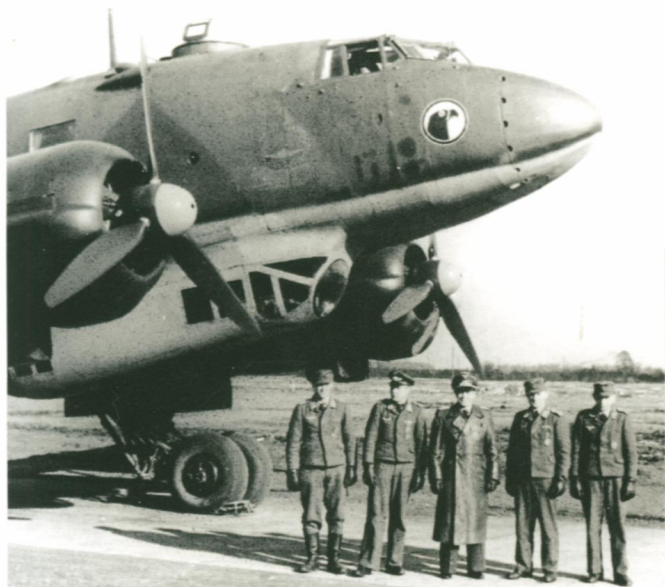
(Ott Collection)

Großadmiral Dönitz erhält 1943 als neues Reiseflugzeug die Fw 200 C-4/U2 (W.Nr. 181) GC+SJ. Hier ist das Flugzeug in Lorient anlässlich eines Besuches bei der Marinegruppe West zu sehen. Im Hintergrund eine Ju 88 C-6 der V.JKG 40.

In 1943, Großadmiral Dönitz receives Fw 200 C-4/U2 (W.Nr. 181) GC+SJ as his new transport aircraft. The aircraft is seen here at Lorient during a visit to the Marinegruppe West. In the background a Ju 88 C-6 of V.JKG 40.

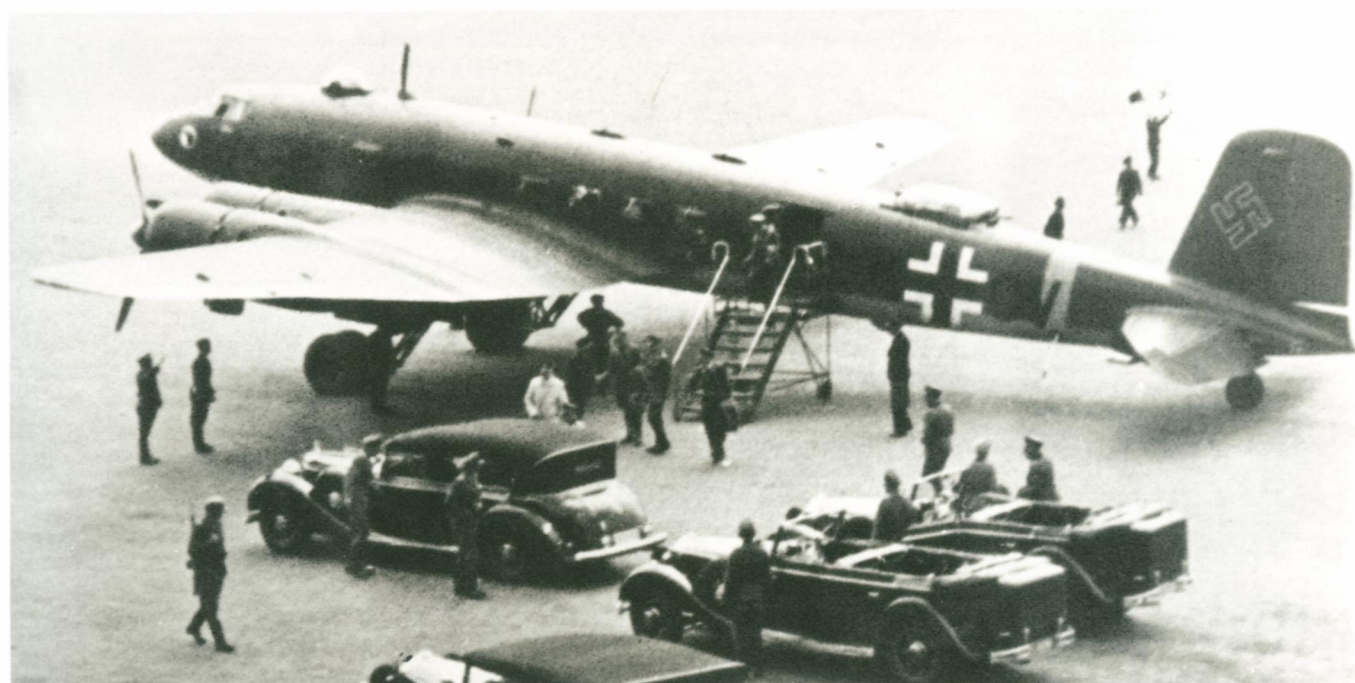
(Ott Collection)





Hauptmann Paul Hußlein und seine Besatzung haben Fw 200 C bereits im Einsatz beim KG 40 geflogen. Die GC+SJ trägt zusätzlich zum schwarz-weißen Emblem der F.d.F. auch noch in Gold das U-Boot-Abzeichen und darunter den Schriftzug „Albatros III“. Am Führerraum ist die Standarte des Großadmirals und Ob.d.M. aufgezogen.

The Dönitz-Condor also belonged to the F.d.F. with its badge clearly visible. Hauptmann Paul Hußlein and his crew had previously flown the Fw 200 C operationally with KG 40.
(Ott Collection)

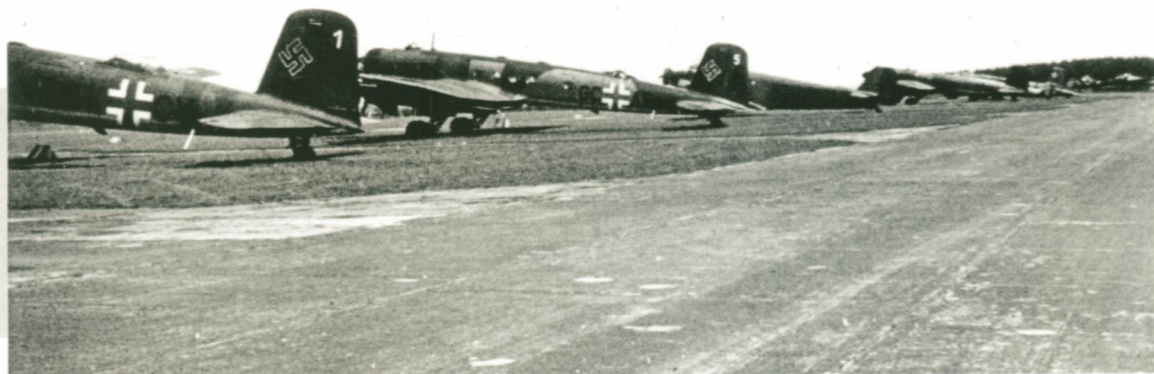


1944 erhält Hitler als letzten Condor noch die Fw 200 C-4/U1 (W.Nr. 0240) TK+CV, die er hier gerade nach einem Flug von Berlin nach München-Riem verlässt.

The last Condor for Hitler was in Fw 200 C-4/U1 (W.Nr. 0240) TK+CV in 1944, which he disembarked after a flight from Berlin to Munich-Riem.
(Ott Collection)

Nach der Kapitulation im Mai 1945 sind die Fw 200 von Hitler (TK+CV, F.d.F. Leitwerkennung 1) und Himmler (GC+AE, F.d.F. Leitwerkennung 5) auf dem Flugplatz Flensburg-Weiche abgestellt. Nach einer Ju 52 ist auch noch die Fw 200 D-ASVX der DLH zu erkennen.

After the capitulation in May 1945, the two Fw 200 assigned to use by Hitler (TK+CV, F.d.F. fin code 1) and Himmler (GC+AE, F.d.F. fin code 5) were parked at Flensburg-Weiche. Behind a Ju 52, the Fw 200 D-ASVX of DLH is also visible.
(Ott Collection)





Nachkriegseinsatz Post War Service



Die Fw 200 A-0 (S6) PP-CBJ fliegt bei der brasilianischen Fluggesellschaft Cruzeiro do Sul noch bis zum März 1950 im Liniendienst.

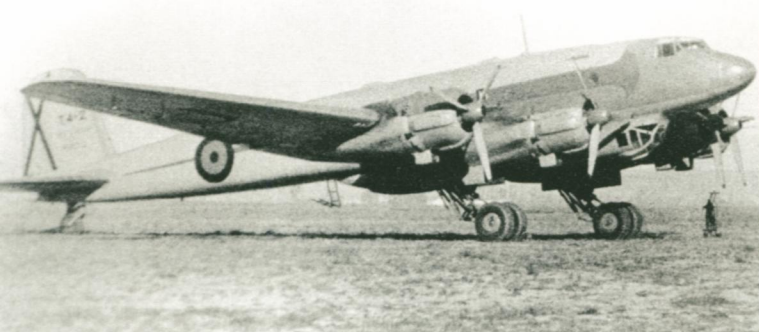
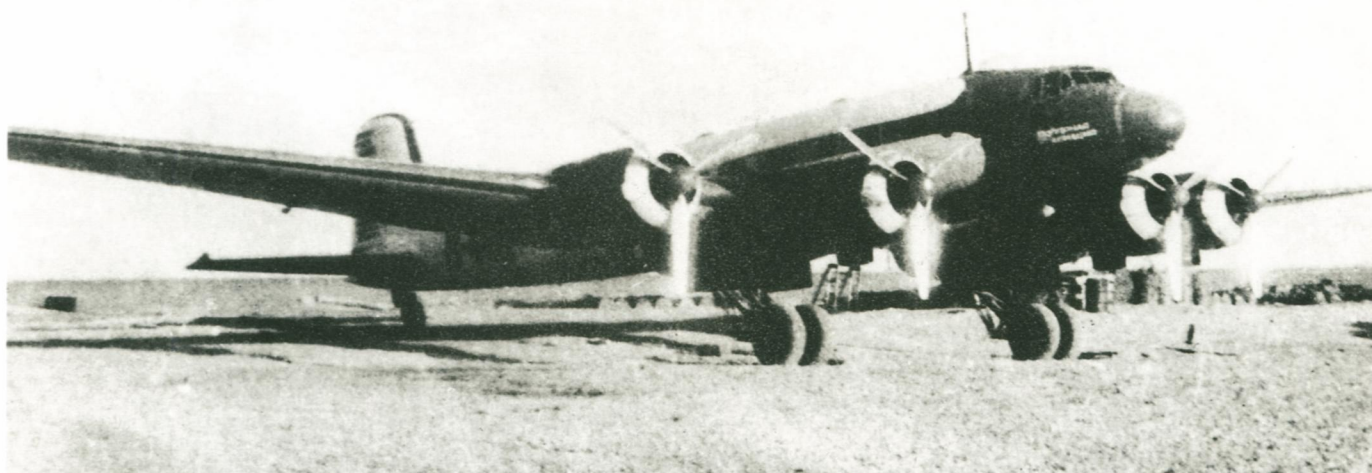
Fw 200 A-0 (S6) PP-CBJ operated on scheduled services by the Brazilian airline Cruzeiro do Sul until March 1950.

(Ott Collection)

Die 1946 in Leipzig-Schkeuditz für den Einsatz bei der Polarnaja Aviazija hergerichtete Fw 200 C-3 ist als CCCP-H401 noch im Sommer 1947 im Einsatz.

Aircraft Fw 200 C-3, was readied for its service with Polarnaja Aviazija in Leipzig-Schkeuditz in 1946. The Condor is seen coded CCCP-H401 in summer 1947 after having returned from the polar region.

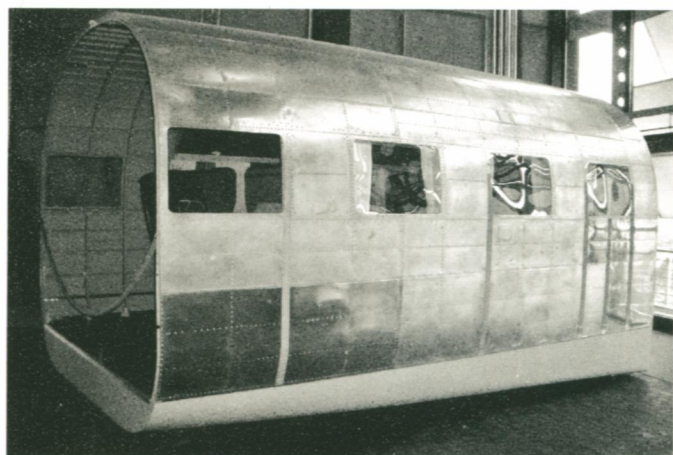
(Ott Collection)



Die in Spanien 1942 notgelandete Fw 200 C-4/U3 W.Nr. 0175 F8+AS der 8./KG 40 wird am 12. Januar 1945 von der DLH an die Iberia übergeben, die das Flugzeug später der spanischen Luftwaffe überlässt. Mit der Kennung T.4-2 fliegt es bis 1948 bei der Escuela Superior del Vuelo in Maticán.

Fw 200 C-4/U3 W.Nr. 0175 F8+AS of 8./KG 40 made an emergency landing in Spain in 1942. On January 12, 1945, it was transferred from DLH to Iberia, which in turn passed it on to the Spanish Air Force. Serialled T.4-2 it flew with the Escuela Superior del Vuelo at Maticán until 1948.

(Ott Collection)

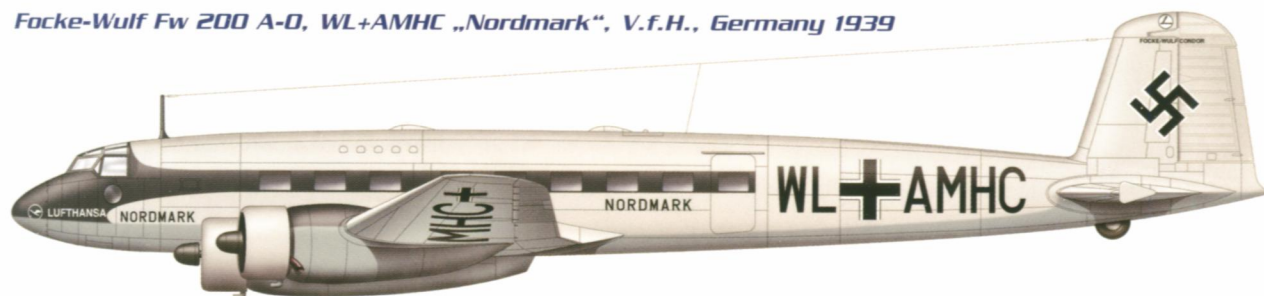


Das mittlere Rumpfssegment einer Fw 200 aus Schkeuditz hat in der ehemaligen DDR zuletzt als Trabi-Garage gedient und befindet sich heute im „Deutsches Technikmuseum“ in Berlin. Eine nachgebildete Kabineinnrichtung vermittelt dem Museumsbesucher einen Eindruck vom Reisekomfort als Verkehrsflugzeug.

The central fuselage segment of an Fw 200 from Schkeuditz served as a garage in the former GDR and today resides at the German Technikmuseum in Berlin. The remodeled cabin interior gives the museum visitor an impression of the traveling comfort in the airliner version.

(Ott Collection)

Focke-Wulf Fw 200 A-0, WL+AMHC „Nordmark“, V.f.H., Germany 1939



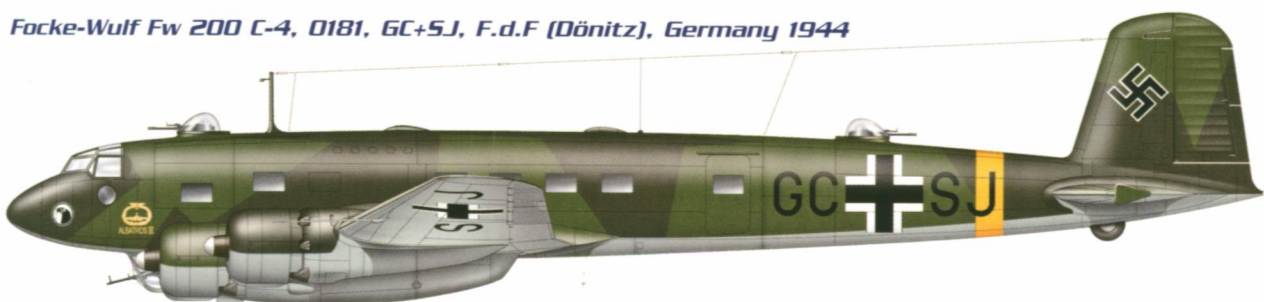
Focke-Wulf Fw 200 A-0, OY-DAM „Dania“, Danish Air Lines 1939



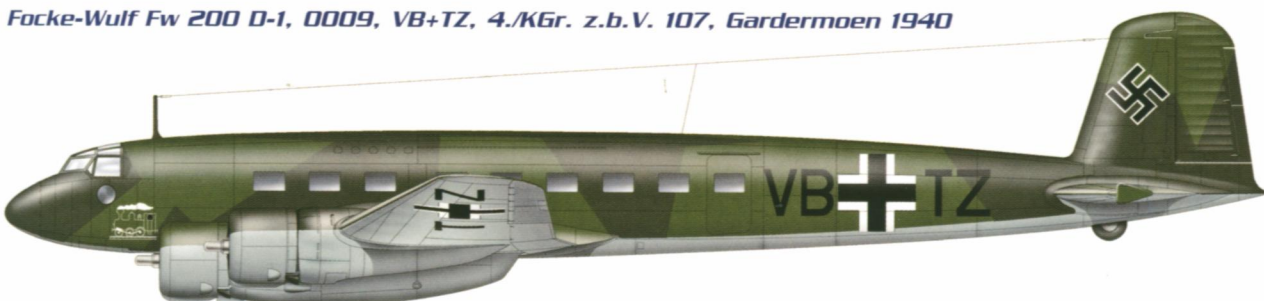
Focke-Wulf Fw 200 C-3, 0099, KE+IX, F.d.F. Russia 1942



Focke-Wulf Fw 200 C-4, 0181, GC+SJ, F.d.F (Dönitz), Germany 1944



Focke-Wulf Fw 200 D-1, 0009, VB+TZ, 4./KG. z.b.V. 107, Gardermoen 1940



Focke-Wulf Fw 200 B-1, 0001, BS+AF, V.f.H., Germany, November 1940





4 196394 714954 70006

ISBN 978-3-935687-45-1

Deutschland € 14,95
Österreich € 16,00
Schweiz CHF 29,90